ЗА РУЛЕМ

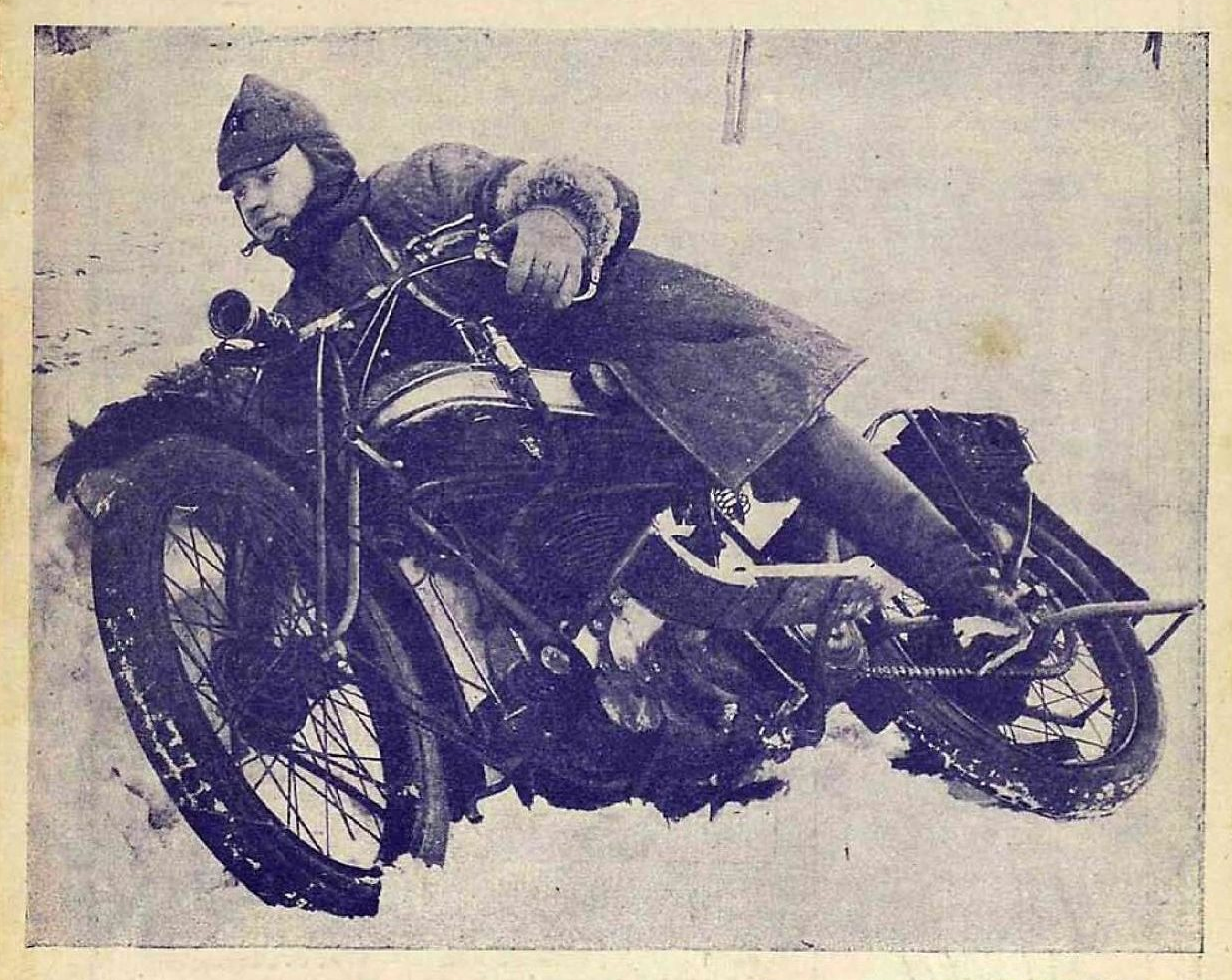


Фото А. Штейнера

КРАСНАЯ АРМИЯ НАДЕЖНЫЙ ДРУГ АВТОДОРА!

ЯЧЕИКИ АВТОДОРА в КРАСНОЙ АРМИИ РАСТУТ БЕСПРЕРЫВНО. МОЛОДОЙ КРАСНОАРМЕЕЦ, УЧАСЬ ЕЗДИТЬ на БРЫКАЮЩЕМСЯ СТАЛЬНОМ КОНЕ, не РАЗ ПАДАЕТ на СНЕГ, но СКОРО СТАНЕТ ЛИХИМ НАЕЗДНИКОМ-АВТОДОРОВЦЕМ

5
1929



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА на 1929 год

НА ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ОБЩЕСТВЕННО-ЛИТЕРАТУРНЫЙ и НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА **АВТОДОР**

ЗА РУЛЕМ

Ответственный редактор Н. ОСИНСКИЙ

ЗА РУЛЕМ — один из самых распространенных в Европе журналов подобного типа.

ЗА РУЛЕМ в 1929 году будет широко и популярно освещать все вопросы автомобилизма и дорожного дела в СССР и за границей.

ЗА РУЛЕМ в 1929 году будет продолжать привлекать на свои страницы всех виднейших деятелей политики, науки, техники, хозяйства, журналистики СССР и иностранных авторов.

ЗА РУЛЕМ в 1929 году будет попрежнему выходить в красочных обложках и иллюстрироваться лучшими художниками и фото-репортерами.

ЗА РУЛЕМ в 1929 году СНИЖАЕТ РОЗНИЧНУЮ ЦЕНУ и дает своим подписчикам в виде приложения за 1 руб. большую „Справочную книгу автодоровца“ (цена книги в розничной продаже 2 рубля).

ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ „ЗА РУЛЕМ“ в 1929 году

СПРАВОЧНАЯ КНИГА АВТОДОРОВЦА

дает в популярной, но деловой форме все основные указания, необходимые для каждого автодоровца и явится небольшой практической энциклопедией по автомобильным и дорожным вопросам.

Подписная плата на журнал „ЗА РУЛЕМ“ на 1929 год: — 12 мес. (24 номера) — 4 р. 50 к., 11 мес. — 4 р. 25 к., 6 мес. (12 номеров) — 2 р. 50 к., 3 мес. (6 номеров) — 1 р. 30 к., 1 мес. (2 номера) — 50 к.; со „Справочной книгой автодоровца“ — на 1 рубль дороже.

Адрес редакции: Москва 6, Страстной бул. 11, „Огонек“. Тел. 3-31-91.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

В Москве: Гл. К-рой Акционерного Издательского Общества „Огонек“ — Страстной бульвар, 11; Московской конторой „Огонька“ — Тверская, 37; Моспочтамтом, письмоносцами и уполномоченными, снабженными специальными удостоверениями.

В провинции: всеми отделениями „Правды“ и „Известий“, контрагентами „Огонька“, почтово-телеграфными конторами и киосками Контрагентства Печати.

По всем вопросам, связанным с выпиской журнала в Москве, и вызовом агентов для приема подписки, — звонить по тел.: 1-42-96; 1-28-21 и 1-28-19.

За Рулем

— практическое руководство для каждого интересующегося улучшением дорог и автомобилизацией страны;

* * *

За Рулем

— учит обращению с автомобилем, глиссером, аэросанями, а также дает все указания по дорожному делу.

* * *

За Рулем

— информирует о достижениях Европы и Америки в автомобильном и дорожном деле.

* * *

За Рулем

— увлекает романтикой автомобилизации необ'ятного Советского Союза.

* * *

Помещайте Ваши об'явления в журнале „За Рулем“

Пролетарии всех стран, соединяйтесь! *Автомобиль — трудящимся!*



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беляева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина, Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Превента, проф. Е. Чудакова

Второй год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11 Телефон 3-31-91
КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11, „Огонек", Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год—4р. 50к., на 11 м.—4 р. 25 к., на 6 м.—2 р. 50 к., на 3м.—1 р. 30 к., на 1 м.—50 к. За границу: на 12 м.—2 дол. 50 цент., на 6 м.—1 дол. 25 цент.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ZA RULEM" („AT THE WHEEL")
Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 5 (14) 1929

Содержание:

В номере 30 иллюстраций

АВТОДОР и КРАСНАЯ АРМИЯ

Автодоровское движение имеет в лице Красной армии крепкого и надежного друга. Мероприятия Автодора по автомобилизации нашей страны и улучшению дорог встречают со стороны всей Красной армии — от руководителей до красноармейцев — активнейшее содействие.

Обращение вождя Красной армии тов. К. Е. Ворошилова к председателю Автодора — А. М. Лежаве по поводу добровольного взноса школьных работников из далекого села Куртомыш, Уральской области на постройку военных автомобилей, — лишний раз показало связанность общественной организации Автодора с Красной армией.

В области дорожного строительства огромную роль в продвижении идей Автодора в деревню могут сыграть демобилизованные красноармейцы-саперы. В нашем журнале приводились примеры того, как саперные части Красной армии помогали местному населению в улучшении дорог. Подготовка, получаемая красноармейцами в саперных частях достаточна для того, чтобы они после демобилизации у себя на селе смогли создать ячейку Автодора и технически-грамотно наладить улучшение местной дороги. Демобилизованные красноармейцы-саперы — это вполне подготовленные кадры столь необходимых нам дорожных десятников.

Ячейки Автодора в Красной армии растут беспрерывно и качественно, и количественно. Приказом по Красной армии предложено негодное авто-имущество передавать ячейкам Автодора. Это сразу подвело материальную базу под работу ячеек и дало мощный толчок к их дальнейшему росту.

Автодор, содействующий автомобилизации СССР, содействует и моторизации Красной армии. В случае войны подготовленные кадры автодоровцев и увеличившееся в результате работы Автодора количество машин советской страны — сыграют большую роль.

Укрепим же теснее союз Автодора с Красной армией!

Н. ОСИНСКИЙ

АВТОИНДУСТРИЯ С.-А. С. Ш. на РУБЕЖЕ 1929 ГОДА

Для американской автопромышленности 1928 год закончился превышением всех до сих пор поставленных рекордов. Выпуск машин по данным Министерства Торговли *составил 4.357.384 шт.*, а в *1926 году* (последний рекордный год) он был, согласно последним исправленным данным — 4.301.134 шт. Вместе с тем, однако, не оправдалось и предположение, высказанное нами (на основе голосов, раздававшихся в американской печати), что продукция 1928 года составит $4^1/_2$ миллиона машин*). Американские автозаводы не дотянули на 150 тысяч единиц до этой цифры. Произошло это вследствие сильного сокращения производства в последние месяцы года (ноябрь-декабрь), сокращения в этот период вовсе не обязательного. Сравним для примера ход производства в 1925 году (один из очень хороших годов для американской автоиндустрии) и в 1928 году — за последнюю треть года.

	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	За 4 мес.
1925 год	325.728	441.981	372.271	316.672	1.456.652
1928 „	415.294	397.112	256.935	233.135	1.302.476

Мы видим, что в рекордном 1928 году, за последнюю его треть, построено на *150 тысяч* машин меньше, чем в сентябре-декабре 1925 года и что эту разницу определяют особенно последние два месяца, когда американская автопромышленность явно работала неполным ходом.

Почему же это случилось? По двум основным причинам: вследствие резкого снижения производства у „Генеральной Компании Моторов", главного конкурента Форда (а отчасти и у других заводчиков) и вследствие того, что Форд не смог восполнить этого снижения, он продолжал отставать в темпе своего развертывания, как мы это неоднократно отмечали в предшествующих наших обзорах.

Остановимся сперва на последнем. В сентябре 1928 года, как отмечалось в № 8 „За Рулем", Форд достиг выпуска 5 тыс. штук в день, которого должен был достичь е щ е в и ю н е, если бы выполнял первоначально намеченный план. Однако, даже в сентябре Форд не сумел удержать эту норму в течение всего месяца; в с р е д н е м выпуск за сентябрь дал только $4^1/_2$ тысячи штук; лишь в октябре пятитысячная норма оказалась закрепленной, как средняя. В ноябре выпуск колебался *между* $5^1/_2$ и 6 *тысячами* и, наконец, в декабре норма повысилась до 6.500 штук в день.

Как видим, Форд продолжал отставать от своего обещания — увеличивать ежедневный выпуск на одну тысячу штук машин ежемесячно. И он не только оказался не в состоянии дойти до 10 тыс. штук к январю (как летом обещали фордовские директоры), но не достиг к началу января и нормы в 8 тыс. штук ежедневно.

В первые недели января выработка была лишь 7 тыс. машин ежедневно, при чем эта выработка была достигнута тем, что в конце декабря Форд решил набрать 30 тыс. новых рабочих в дополнение к имевшимся у него 120 тысячам и перейти на работу в течение ш е с т и д н е й в н е д е л ю, *вместо прежней „пятидневной недели"*. Для каждого индивидуального р а б о ч е г о „пятидневная неделя" сохраняется; но увеличив численность людского состава, Форд хочет заставить м а ш и н ы работать шесть дней вместо пяти. Таким *приемом* Форд *собирается* автоматически расширить свою продукцию на 20%; пока что она поднялась на значительно меньший процент *).

Задержка развертывания Форда в конце года отняла у рынка, по крайней мере, 60—70 тысяч машин, которые могли поступить в продажу. Весь выпуск Форда за 1928 год составил 750—800 тысяч штук, тогда как Шевролэ построил в том же году без малого 1.200 тысяч единиц.

Однако, у Шевролэ также получился крупнейший пробел в возможном выпуске, но по другим причинам. Мы уже отмечали в предшествующем обзоре, что Шевролэ готовил к выходу в свет новую модель. Эта модель и появилась в середине ноября. Но переход к производству новой машины потребовал о с т а н о в к и завода. С 1 октября завод Шевролэ был остановлен и не работал до середины ноября; во второй же половине ноября было построено лишь 12 тыс. моторов для новой модели, а в декабре удалось развернуть производство моторов лишь до 60 тыс. штук и сборку машин до *25 тыс. штук*. Поскольку при работе полным ходом Шевролэ производил в месяц 120—140 тыс. штук, получилось крупнейшее снижение выпуска у „Генеральной Компании Моторов", а вместе с тем и снижение *суммарной цифры выпуска всей* американской автоиндустрии в целом.

Но дело не только в этом. Снижение получилось к концу года и у других заводчиков, которые в ряде случаев останавливали на месяц свои заводы под предлогом „производства учета". Мы имеем данные только относительно завода Виллис-Оверлэнд, который, вообще говоря, работал в 1928 году в пределах свойственной ему мощности едва ли не успешнее всех остальных предприятий. По четвертям года выпуск этого завода составил:

1-я четверть	2-я четверть	3-я четверть	4-я четверть
73.094	122.429	75.000	47.500

Сокращение производства в последней четверти здесь проступает весьма отчетливо. Но

---

*) См. „За Рулем", 1928 г., № 8, „Заметки о мировом автохозяйстве".

*) По данным, поступившим уже после написания настоящей статьи, Форд набирает новых рабочих весьма медленно — лишь по 300—400 человек в неделю — и только в марте закончит этот набор. За январь он фактически произвел 182.078 машин. При делении на 22 рабочих дня (пятидневная неделя еще сохраняется) это в среднем дает 6 тыс. в день. Таким образом, достигнутая в начале января норма в 7 тыс. штук, очевидно, не была выдержана в течение всего месяца. На 1 февраля, по сообщению „Уолл-Стрит Джернал", норма выпуска была 7.500 штук. Вряд-ли приходится сомневаться, что и это не будет средней нормой для всего февраля месяца в целом.

интересно, что наилучшей четвертью оказалась вторая, и уже в третьей четверти ход производства замедлился. Последнее обстоятельство об'ясняется, несомненно, растущей конкуренцией Форда. Снижение же в четвертой четверти об'ясняется не только давлением Форда, но и подготовкой у самого Виллиса новой модели, и общей заминкой на рынке в связи с ожиданием выхода в свет нового Шевролэ. Подобная общая заминка наблюдалась и в конце 1927 года, в связи с ожиданием новой модели Форда. В этом отношении характерны также сообщения американских газет о том, что в декабре 1928 года комиссионеры Форда были в состоянии продавать машины с немедленной поставкой, но в отношении первых месяцев 1929 года они предупреждали, что исполнение сделок опять будет производиться лишь через некоторый срок.

Новый Шевролэ потому производит такое действие на рынок, что он, подобно модели „А" Форда, является переходом к совершенно новому типу машины. Шевролэ этой новой моделью пытается перекрыть козырь Форда старшим козырем. „Лозунг" нового Шевролэ — „шестицилиндровая машина по цене четырехцилиндровой". На новом Шевролэ поставлен шестицилиндровый мотор, что естественно означает повышение мощности (до 46 л. с. или на 32% по сравнению со старым Шевролэ; Форд развивает до 40 л. с.), ровности и бесшумности хода, быстроты (до 70 миль в час; у Форда — до 60—65 миль); грузовики, оборудованные таким двигателем, обладают грузопод'емностью, уже равной фордовской. Кроме того, в модель введен целый ряд усовершенствований, в частности по линии внешней отделки и большего удобства для пассажиров. Кузовы на Шевролэ будут теперь ставиться „фишеровские", т.-е. той же фирмы, которая изготовляет их для Бьюика, Кадиллака и т. д.

Не совсем „точно" утверждение, что эта шестицилиндровая машина продается по цене четырехцилиндровой. Она попрежнему на сто долларов в среднем дороже четырехцилиндрового Форда; что же касается открытых моделей, то на них произведена дополнительная надбавка в 30 долларов и разница получается уже в 130 долларов. На 50—60 долларов она оказывается дороже четырехцилиндрового Уиппета (завода Виллис-Оверлэнд) и Стара (завода Дюрант). Однако, ясно, что за более дорогую цену покупатель здесь получает и товар более высокого качества. Над Уиппетом и Старом при этом получается определенный перевес; над Фордом, если взвесить все стороны дела, (включая денежную), перевеса, пожалуй, не получается, но во всяком случае достигается равенство шансов в борьбе с ним. И попрежнему (как до введения новой фордовской модели), Шевролэ имеет возможность откалывать от Форда более зажиточную и прихотливую верхушку массового потребителя. Этот слой потребителя будет тянуться к ровному шестицилиндровому мотору и к хорошей отделке. В конечном счете это ставит вопрос о переходе также и Форда—через несколько лет—на шестицилиндровую машину.

Вопрос этот имеет и еще одну сторону. Новый Шевролэ не есть „шестицилиндровая машина по цене четырехцилиндровой", но она бесспорно — самая дешевая из шестицилиндровых машин. И вот это-то и составляет самую умную сторону в шахматном ходе „Генеральной Компании Моторов". Дело в том, что если в 1924 году 78% всех построенных в С. Ш. пассажирских машин имели 4 цилиндра и лишь 22% (729 тыс. шт.) шесть или больше, то в прошлом году т.-е. еще до введения нового Шевролэ, четырехцилиндровых машин выпущено лишь 52%, а шестицилиндровых и свыше — уже 48% или 1.935 тыс. штук. Это не только обнаруживает общую тенденцию в направлении к шестицилиндровым моделям, но и подчеркивает, что Шевролэ имеет все шансы расширяться специально за счет шестицилиндрового рынка, а не только одного фордовского. Удар Шевролэ будет направлен не только по Форду, но и по Крейслеру-Доджу, Гудзон-Эссексу, отчасти по Студебэкеру (марка Эрскин), т.-е. по дешевому разряду шестицилиндровых машин; на этом рынке лозунг „четырехцилиндровой цены" произведет реальное действие: потребители шестицилиндровки потянутся к более дешевой марке.

Таким образом, введение в оборот шестицилиндровой модели Шевролэ существенно меняет перспективы „автомобильной войны". Острота столкновения между Фордом и „Генеральной Компанией Моторов" несколько ослабляется, ибо им не придется бороться из-за одного и того же об'екта путем дальнейшего снижения цен. Но зато усиливается напор на тех, кто раньше был „третьим в драке", на „независимых", „второстепенных" заводчиков.

Прежде чем пойти дальше, остановимся еще на двух вещах. Во-первых — на том, как был проделан на заводе Шевролэ переход к новой модели. Если Форду для подобной операции потребовался год сокращенного производства и шесть месяцев полной остановки, то Шевролэ сделал еще более сложный переход в течение четырех месяцев (сентябрь-декабрь 1928 года) сокращенного производства и только полутора месяцев полной остановки. Конечно, Форд так долго возился с этим делом особенно потому, что пережидал рыночную депрессию (как мы это неоднократно подчеркивали). Но все же Шевролэ бесспорно побил Форда в отношении маневренной гибкости, да и вообще поставил рекорд в истории американской промышленности. В течение полутора-двух месяцев в предприятие было инвестировано новых 30 млн. долларов капитала; был построен, с затратой в 1.250 тыс. долларов, специальный опытный моторный завод в Сэджинау (Мичиган), задачей которого было практически испытать способы заводского производста нового шестицилиндрового мотора *); этот завод работал с 1 сентября по 15 ноября, выпустил 300 моторов, на которые было затрачено еще 800 тыс. долларов оборотных средств, и затем был закрыт, а все оборудование переброшено на настоящий, основной завод. С середины ноября на нем вырабатывалось уже по тысяче моторов в день, в декабре — по две тысячи моторов и по тысяче готовых машин. На январь (по данным от 10/I 1929 года) намечался выпуск четырех тысяч машин в день (100 тыс. в месяц),

*) Случай постройки для экспериментальных целей целого завода (и при том завода, служащего для испытания способов производства) — явление небывалое даже в Америке, и корреспондент „Уолл-Стрит Джернал" сообщает о нем с почтительным удивлением.

а на февраль по шести тысяч в день (150 тыс. в месяц). Иными словами, если Форду на развертывание от 1 до 6 тыс. штук потребовалось девять месяцев (февраль-ноябрь 1928 года), то Шевролэ ту же операцию собирается проделать в два месяца! Это не только поражающая ум быстрота, но и необычайная энергия в борьбе против конкурента. *)

Второе, что интересно отметить, это действие нового Шевролэ на цены устаревающих моделей. Лишь только в середине ноября стало известно о новом Шевролэ, как в газетах появились об'явления о „дешевой распродаже" 1) машин „Понтиак" той же „Генеральной Компании Моторов" (шестицилиндровая модель, стоившая на 150 долларов дороже старого Шевролэ), со скидкой в 150 долларов, т. е. по цене нового Шевролэ, 2) машин „Уиппет" образца 1928 года со скидкой в 87 долларов (четырехцилиндровый „Уиппет") и 95 долларов (шестицилиндровый). Четырехцилиндровый „Уиппет", таким образом, продавался уже дешевле Форда! Он при этом подвергался „распродаже" (clearance sale) в том самом году, когда был выпущен на рынок! При таких обстоятельствах понятно, почему (см. выше) упало в последнюю четверть года производство завода Виллис-Оверлэнд, выпускающего эту марку, и ясно также, что в будущем новую модель четырехцилиндрового „Уиппета" придется, пожалуй, продавать по фордовской цене или даже дешевле (если только это возможно) **). Не менее интересно следующее заявление, сделанное главным директором фордовских заводов Соренсоном в середине января текущего года: „Он сообщил, что 1928 год был годом наибольшего оживления в отделениях Форда, поставляющих запасные части для старой фордовской модели „Т", хотя эта модель не вырабатывается более двух лет. „Мне рассказывали, что старые Форды продаются по ценам, доходящим до $7^1/_2$ долларов. Покупатели приводят их в порядок и ездят на них. Это создает новую категорию потребителей" ***). Если принять во внимание, что в Америке поныне имеется до 8 миллионов Фордов старого образца и 3—4 миллиона четырехцилиндровых Шевролэ, легко себе представить, какое обесценение этих „морально изношенных" машин начинает теперь развертываться!

Вернемся, однако, к ходу нашего изложения. Мы обрисовали итоги 1929 года, наметим теперь перспективы начинающегося нового года. В кратком цифровом выражении они состоят в том, *что в 1929 году будет построено более пяти* миллионов машин. Ниже этого не спускается оценка опрошенных газетами знатоков дела. Такие заявления обосновываются простейшим расчетом. В истекшем году было фактически построено около 1.200 тысяч Шевролэ; намеченную на 1929 год цифру в 1.250 тыс. штук *следует признать поэтому вполне осуществимой.* Форд разворачивается на продукцию свыше 8 тыс. штук в день и уже имеет 7 т. штук; предполагая годовой его выпуск в 2.250 тыс. штук, мы берем цифру также вполне реальную. В сумме это уже составляет $3^1/_2$ миллиона. Если принять во внимание, что 1) остальные заводы „Генеральной Компании Моторов", кроме Шевролэ, в истекшем году произвели более шестисот тысяч машин; 2) что об'единенные заводы Крейслер-Додж выпустили свыше 500 тыс. автомобилей; 3) что Виллис-Оверлэнд построил 318 тысяч, Гудзон-Эссекс-Паккард выпустили 332 тысячи, Нэш — 138 тысяч, Студебэкер — 136 тысяч, Дюрант около 100 тысяч; если принять во внимание только эти концерны и заводы, опустив целую серию тех, которые имели выпуск менее 100 тыс. штук, мы получаем продукцию свыше $5^1/_2$ миллионов. Тот же расчет можно сделать и гораздо проще, поставив вопрос: насколько будет превышен выпуск нынешнего года (4.357 тыс. штук), если Форд вместо производства в 750—800 тыс. штук вернется хотя бы к старой своей норме — два миллиона в год, а в продукции остальных не произойдет резкого сокращения? И опять становится ясно, что речь может итти только о продукции свыше 5 миллионов.

По существу, этот расчет, повторяет расчет, сделанный нами уже год тому назад и исходивший из предположения (не оправдавшегося), что Форд выполнит свое обещание довести к сентябрю выпуск до 8 тыс. шт. ежедневно. Только в настоящее время исходной точкой является фордовская продукция не в 1 тыс., а в 7 тыс. машин ежедневно, а потому указанная цифра получает полную осязательность и в сущности является преуменьшенной. Как справедливо отмечает обозреватель „Джернал оф Коммерс", „некоторые заводчики уже обнародовали подробные расчеты предполагаемой ими в начинающемся году продукции и, хотя каждый расчет по отдельности кажется рациональным (reasonable), сумма этих слагаемых достигает 7 млн. машин—цифры смехотворной". От комического до „трагического" в данном случае расстояние очень невелико, ибо если, напр., Виллис-Оверлэнд категорически заявляет о намерении выпускать в 1929 году 2 тыс. машин в день и 500 тыс. шт. в год, то этот отдельный его „расчет" не только является „рациональным", но и совершенно необходимым; либо данный завод сможет осуществить такую продукцию и тогда устоит при нынешнем снижении цен; либо он его не осуществит, и тогда разорится *). Точно таким же образом обстоит дело для Крейслер-Додж, Гудзон-Эссекс-Паккард, Нэш, Студебэкер и т. д. Их намерение—не только сохранить существующую норму выпуска, но и развить ее дальше — рационально и неизбежно. А суммарный результат получается совершенно нерациональный. И понятно, что упомянутый обозреватель кончает свою статью так: „Важнейшим вопросом является: сможет ли покупательский спрос публики поддержать этот рекордный ход производства дольше чем в течение одного полугодия"?

Ответ на этот вопрос напрашивается сам собой. Правда, в американском хозяйстве по сравнению *с прошлым годом обнаружилось значительное* улучшение; правда, „покупательский

---

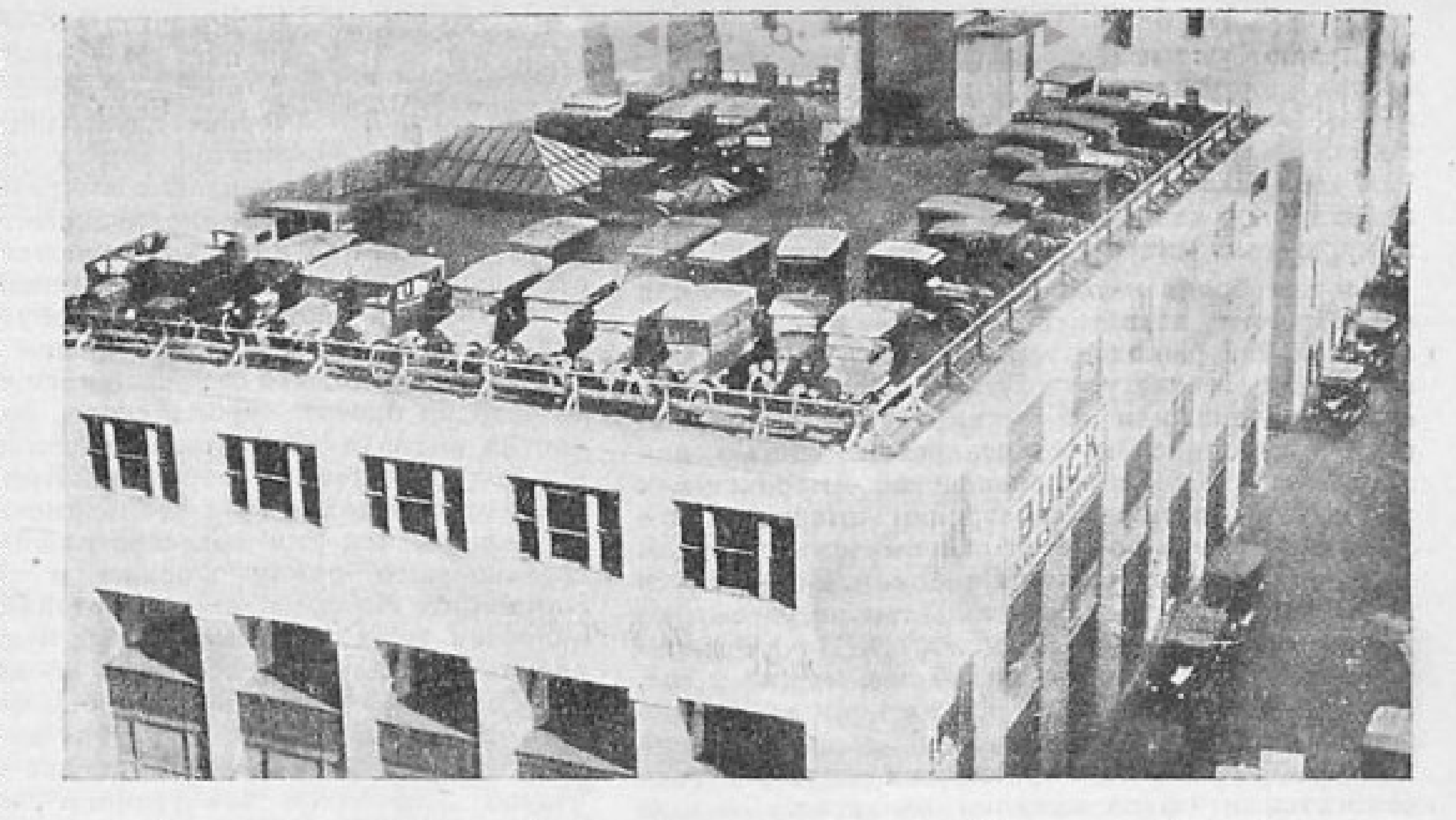
*) По сведениям, полученным в то время, когда статья была в наборе, Шевролэ выпустил в январе около 90 тыс. машин. При делении на 26 рабочих дней (шестидневная рабочая неделя), получается в среднем около 3.460 машин в день. Таким образом, и Шевролэ пока не выполняет целиком своей программы. На февраль также намечается выпуск уже не в 6 тыс. единиц ежедневно, а в 5.200 (125 тыс. машин за месяц). Несмотря на такое недостижение норм, Шевролэ, как показывает январь, развертывается с огромной быстротой.

**) Пока, впрочем, цена на „Уиппет" не понижена; зато новая модель также весьма улучшена и сила мотора увеличена

***) „Уолл-Стрит Джернал" от 14 января 1929 года.

*) Ибо ясно, что если Виллис-Оверлэнд снизит цены на фордовский уровень, он должен иметь увеличенный размер продукции.

„спрос“ ныне гораздо шире и устойчивее *). Этот спрос может выдержать продукцию в пять миллионов машин (причисляя к внутреннему спросу и вывоз); такого размера или близкого к нему выпуск 1929 года, вероятно, и достигнет. Но сведение индивидуальных „расчетов“ отдельных заводчиков, в сумме дающих семь миллионов, только к этому контингенту (в пять миллионов) может быть достигнуто лишь за счет перечеркивания некоторых из этих расчетов и, вместе с тем, за счет хозяйственного крушения более слабых. Американский журналист прав, что данный вопрос должен разрешиться в течение начинающегося полугодия.



Автогараж, устроенный на крыше одного из зданий завода „Бьюик“

Предоставим событиям показать, как и когда именно это произойдет. И в заключение обратим внимание еще на одну сторону дела, которую американские заводчики считают сейчас разрешением вопроса о перепроизводстве. На деле она таковой не является, но все же сама по себе имеет очень крупное значение, в особенности для будущего.

Все рассуждающие сейчас о судьбах американской автоиндустрии обращают особое внимание на экспортные возможности. „На экспорте автомобильных продуктов покоится наша надежда на дальнейшее развитие американского производства“, пишет Л. Дрэк в „Джернал оф Коммерс“. Президент „Генеральной Компании Моторов“ Альфред Слоан говорит о „колоссальных возможностях экспортных рынков, которые мы только начинаем использовать“. Глава „Паккарда“ Альвэн Маколей указывает на то, что „спрос на новые машины открывает громадные экспортные рынки и перспективы еще более крупных деловых операций, нежели в истекшем году“. Джон Виллис (из „Виллис-Оверлэнд“) „твердо убежден в том, что „в ближайшем же будущем обычной нормой американского экспорта станет 1 млн. машин в год“. Передовик биржевой газеты „Уолл-Стрит Джернал“ считает, что американская автоиндустрия пока лишь „скребла по поверхности“ экспортной нивы и что теперь пора начать „пахать ее глубже“.

В 1927 году экспорт готовых машин и частей для сборки из С. Ш. и Канады (с принадлежащих американцам заводов) составил 643 тысячи машин и комплектов. За 1928 год в готовом и разобранном виде было вывезено уже 810 тыс. штук. Из этого ясно, что лозунг Виллиса (вывозить по миллиону машин ежегодно) вполне реален даже для 1929 года. Однако, из приведенных цифр также ясно, что увеличение экспорта до миллиона штук (и даже на лишнюю пару сотен тысяч) отнюдь не решает вопроса о неизбежном в 1929 году перепроизводстве. Лишь увеличение вывоза на миллион штук (а не до миллиона штук) могло бы всерьез устранить эту угрозу.

Но следует согласиться с американскими автозаводчиками, что широкое развертывание экспорта не только в 1929 году, но и в ближайшие годы вообще, составляет для них коренной вопрос и безусловно будет ими осуществлено. Дело не в том, что в С.Ш. один автомобиль приходится на 5 жителей, а в остальном мире—на 277 человек, как теперь указывается чуть ли не в каждой американской речи или статье по этому вопросу. Дело не в том, что недоразвит в смысле автомобилизации остальной мир, а в том, что переразвитой оказалась американская автоиндустрия, и ей не остается ничего иного, как форсировать автомобилизацию всего земного шара в целом. Мы стоим вообще в начале грандиозной торговой экспансии американского капитализма под руководством Герберта Гувера, экспансии, вызываемой переразвитостью целого ряда отраслей американской промышленности. Автоиндустрия С.Ш. есть самая крупная отрасль американской индустрии и в то же время наиболее переразвитая. Поэтому ближайшие годы должны быть и будут годами огромного роста американского автоэкспорта и в то же время быстрой автомобилизации всех стран.

На этом пути американцев ожидают, правда, и большие затруднения. В Европе на их пути стоят таможенные преграды и конкуренция достаточно развитой уже автопромышленности, которая все больше стремится перестраиваться на американский образец. Однако, это означает только то, что главными рынками Америки будут, вероятно, внеевропейские страны.

*) Не надо, однако, забывать и того, что на американском хозяйственном горизонте вновь начинают сгущаться тучи и что положение на денежном рынке весьма напряженное; возможен новый приступ депрессии.

Но интересно посмотреть, что все-таки американцы делают уже на европейском рынке. По подсчетам американского Министерства Торговли, *не совсем полным, но охватывающим все важнейшие* страны, из 479 тысяч машин, проданных в 1927 году было 117 тысяч американских, т.-е. 24%. В 1928 году, как абсолютная цифра, так, повидимому, и доля американских машин возросла.

Но еще более интересно следующее. Не имея *возможности захватить целиком в свои* руки европейский рынок путем экспорта, американцы переходят к захвату его путем постройки в Европе своих заводов или покупки заводов, принадлежащих европейским капиталистам, частью для постановки на них производства американских моделей. — Примером постройки американского завода в Европе является основываемый Фордом завод в Дэдженхэме под Лондоном. Весь выпуск машин в Европе составляет 600 тыс. штук, выпуск всех заводов Англии – 232 тыс. шт. (1927 г.). Фордовский завод будет выпускать 200 тыс. машин в год. Продукцией его будет снабжаться не только Англия, но и все европейские страны, Малая Азия, Африка, кроме британских колоний (они относятся к сфере влияния канадского завода Форда). В перечень не входит также СССР, ибо Форд рассчитывает построить у нас завод с выпуском 100 тыс. машин ежегодно. Фордовский завод в Дэдженхэме не будет с б о р о ч н ы м заводом, все части для него будут производиться в Англии. И поэтому-то 40% акционерного капитала будет расписано в Англии, а в правление войдут четыре англичанина, в том числе один — директор Английского банка и руководитель одного из крупнейших металлургических заводов, другой — директор одного из пяти крупнейших английских банков. Словом, фордовский завод есть предприятие, *смело и широко* задуманное, претендующее на захват половины английского рынка или 25% европейского, и н а п р а в л е н н о е с в о и м о с т р и е м т а к ж е п р о т и в г е г е м о н и и „Г е н е р а л ь н о й К о м п а н и и М о т о р о в", в Европе*), способствующее вытеснению „Шевролэ" из Англии.

Неизвестно пока, ответит ли на это „Генеральная Компания Моторов" организацией собственного производства в А н г л и и**). Но зато она собирается пустить прочные корни в Г е р м а н и и, которой, несомненно, предстоит еще сыграть большую роль в европейском автостроении (как она играла ее до войны). Немецкие заводы еще не оправились от валютно-стабилизационного кризиса; в затруднительном положении находится и самый большой немецкий завод — Оппеля (мощность 75 тыс. машин), выпускающий дешевые массовые машины и применяющий американские методы производства. Идут переговоры о покупке „контрольного пакета акций" Оппеля, „Генеральной Компанией Моторов" и о постановке производства у Оппеля модели Шевролэ (так же, как на английском Форде, из частей, выработанных в Германии). Если это осуществится, „Генеральная Компания Моторов" получит опору против Форда в другой стране Европы.

Но этого мало. Возможно, что под контроль „Генеральной Компании Моторов" попадет и итальянский „Фиат", который два года тому назад заключил в Америке двухгодичный облигационный заем с обязательством в случае неуплаты в срок принять в правление американского контролера, а на завод — американских инженеров. „Фиат" находится в трудном положении и просит отсрочки. Заем предоставлен банком, связанным с „Компанией Моторов", а потому и контроль будет осуществляться американским автотрестом.

Есть известие, что отмечавшийся нами в одном из обзоров проект европейского, направленного против американцев, автосиндиката был похоронен под давлением „Генеральной Компании Моторов", произведенным на итальянцев.

Наконец, как уже известно нашим читателям, соревнование между Фордом и „Генеральной Компанией Моторов" в своеобразной форме проявляется и на советской почве: Форд и „Генеральная Компания" выступают в качестве двух „соискателей" на постройку у нас первого мощного автозавода. Разумеется, в данном случае вопрос будет решен не на основе капиталистической „свободной конкуренции", а на основе целесообразного в ы б о р а с нашей стороны и на основе н а ш е г о к о н т р о л я в той или иной форме над деятельностью предприятия.

* * *

Итоги этого беглого обзора сводятся вкратце к следующему.

1) Американская автоиндустрия вышла из „переходного периода", связанного с реорганизацией у Форда; она успела побить при этом свои прежние рекорды за счет лихорадочного развития производства у конкурентов Форда, использовавших благоприятный момент.

2) Два главных противника — Форд и „Генеральная Компания Моторов" — стоят друг против друга, при чем второй перевооружился для предстоящей борьбы, введя в дело новую модель.

3) Широчайшее развитие автопроизводства в ближайшие полгода неизбежно и для основных противников, и для второстепенных конкурентов. При этом почти неминуемо общее перепроизводство машин и совершенно неизбежен выход из строя более слабых участников (весьма вероятны слияния предприятий, поглощение мелких крупными, либо прямые крахи).

4) Американская автоиндустрия ходом событий 1927—1928 гг. поставлена перед необходимостью быстрого и крупного развития автоэкспорта. Любой реально возможный скачок в экспорте не может разрешить затруднений, ожидающих американскую автопромышленность в 1929 году. Но развитие экспорта может и должно создать разрешение этих затруднений для последующей серии лет, до наступления нового кризиса.

5) Неизбежное широкое развитие американского автоэкспорта ведет за собой ускорение темпа автомобилизации мира.

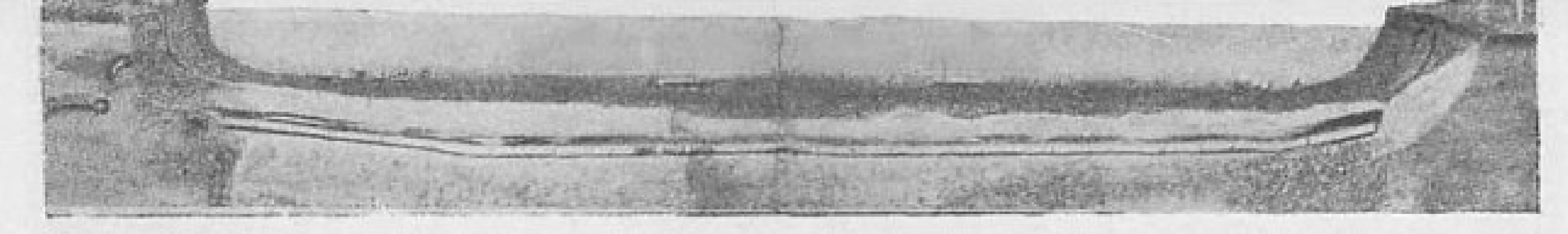
6) Несмотря на таможенные стены, затрудняющие американской машине широкий доступ в Европу, капитал С.-А. С. Ш. вынужден форсировать автомобилизацию и Европы хотя бы путем открытия там отделений своих предприятий и хотя бы в целях: а) закрыть тот или иной европейский рынок для своего а м е р и к а н с к о г о соперника и б) взять под свое начало е в р о п е й с к у ю автоиндустрию и парализовать возможное ее соперничество с С.-А. С. Ш.

Н. Осинский

---

*) Надо отметить, что почти 40% американского автоэкспорта в 1928 году было захвачено „Генеральной Компанией Моторов".

**) У „Генеральной Компании Моторов" имеется свой завод в Англии — купленный им еще в 1925 году, — завод Воксхолл, где, однако, продолжается выработка прежней английской модели. Ничто не мешает „Генеральной Компании Моторов" поставить там производство американской модели.



Модель будущего тоннеля под Ламаншем. Вокруг постройки его создана большая шумиха, используемая борющимися в Англии буржуазными партиями для завоевания популярности

АВТОМОБИЛИ под МОРСКИМ ДНОМ

Проект тоннеля под Ламаншем

В ТЕЧЕНИЕ многих десятков лет инженерная мысль работала над проблемой прорытия под морским дном тоннеля, который соединил бы островную Англию с материком. Первые попытки практического осуществления этой идеи относятся еще к 1874 году, когда с французского берега был прорыт тоннель более чем в 3 *км*, а с английского — небольшой участок в 182 *м*. Опасения милитаристского характера привели к тому, что начатые работы были прекращены, а затем и все это дело оставлено в кровавой суматохе 1914 года.

И только теперь, в 1929 году, мы узнаем, что законодательные органы Франции и Англии вплотную обсуждают проект тоннеля под Ламаншем. Можно предполагать, что несмотря на еще сильные настроения против соединения с материком, которыми отличаются многие тупоголовые милитаристы-островитяне, постройка будет санкционирована.

Обозначившееся за последнее время сближение Англии с Францией на почве экономических связей говорит за то, что проект канала, их соединяющего, привлечет к себе большое внимание обеих стран. Особенно заинтересована в возможности сухопутного транспортирования Франция, не обладающая таким мощным коммерческим флотом, каким располагает Англия.

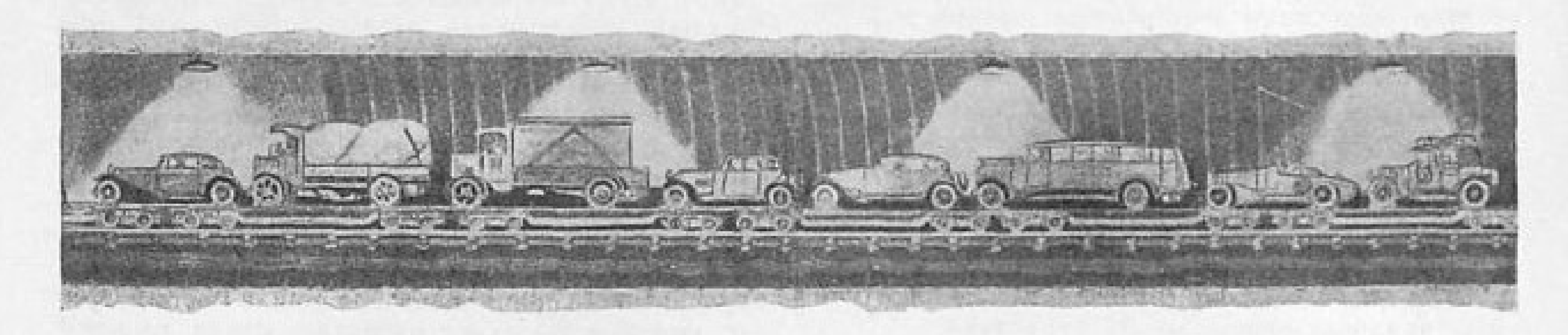
Поэтому уже сейчас автомобилисты-конструкторы и шоферы задаются вопросом о том, как будет совершаться движение автотранспорта по тоннелю. Основные препятствия для езды в тоннеле заключаются во-первых: в выделении большого количества отработанных газов, даже для частичного удаления которых понадобилась бы невероятно сложная и дорогостоящая вентиляционная система (она все же не решила бы полностью этого вопроса) и, во-вторых, — в невозможности технически обслужить шофера при поломке, возможной в условиях экономического использования каждого метра пространства в будущем тоннеле под морским дном.

Для разрешения этой задачи одним инженером было предложено, чтобы каждый автомобиль провозился бы сквозь тоннель на буксире у электромобиля. Но это потребовало бы добавочного водителя для каждой машины и поэтому проект был признан неприемлемым.

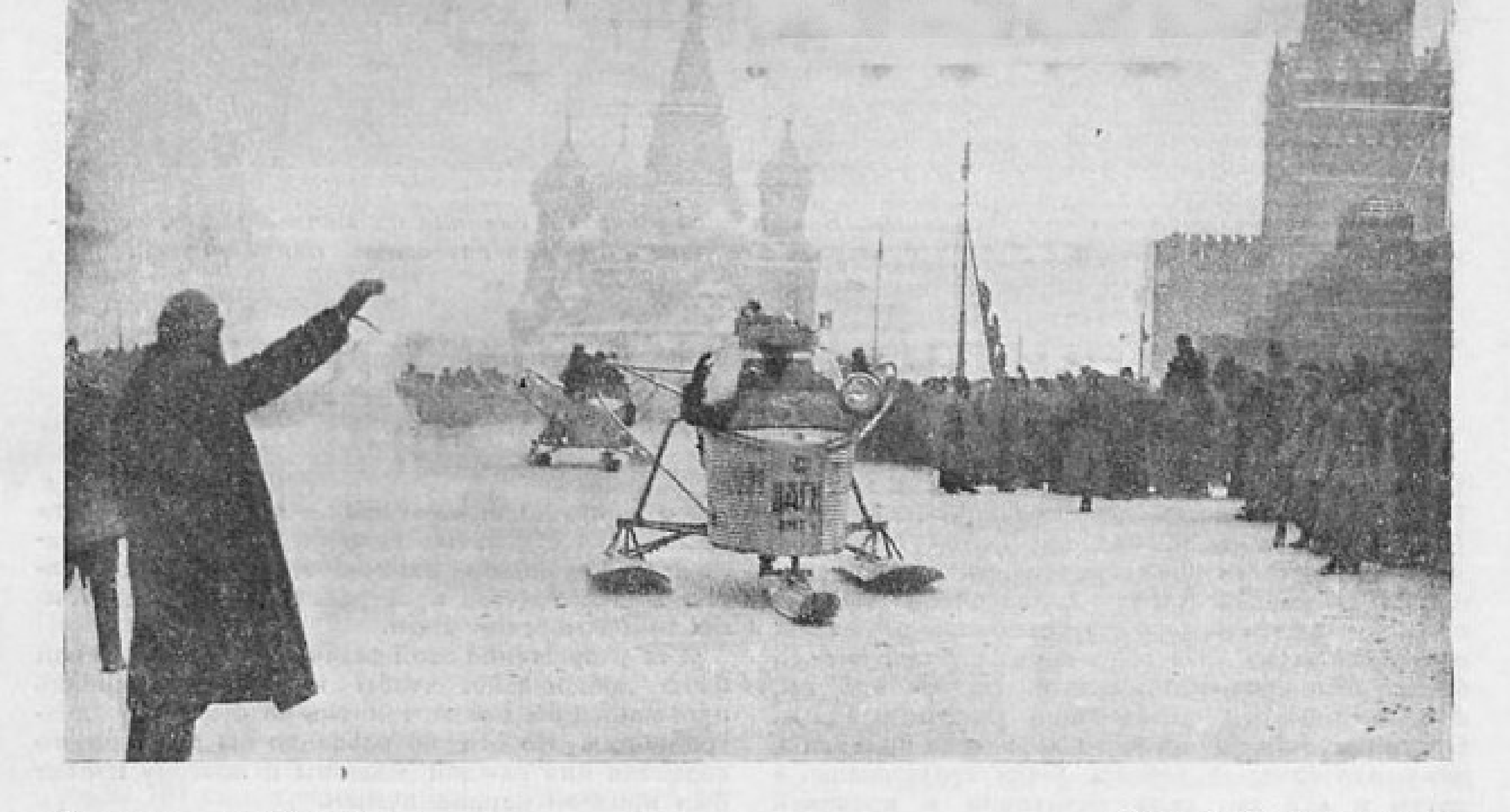
Все же идея применения электрической тяги была развита неким Леонардом Хенслоу, который работает уже в течение 25 лет над вопросами тоннеля. Хенслоу предложил свой проект в такой форме: вместо отдельного электромобиля на каждую автоединицу, надо построить специальные конвейерного типа платформы, на которых может уместиться значительное количество автомобилей. Платформа движется со скоростью около 80 *км* в час, при чем в начальном и конечном пункте находится на одном уровне с дорогой; по ней машины с'езжают на платформу, к которой прикрепляются особым приспособлением. При общей длине тоннеля в 45 *км* это путешествие займет 45 минут.

Способ этот отвечает всем необходимым требованиям. Существенную трудность представляет очевидная необходимость прокладки либо достаточно широкого тоннеля с тем, чтобы по нем могло совершаться железнодорожное и автомобильное движение, либо двух параллельных тоннелей. Поэтому одним английским конструктором предложен вариант, при котором поезда пойдут по подвесным путям над автомобильными конвейерными платформами тоннеля.

С. Г.



...Вереница автомашин на конвейерной платформе будет двигаться под морским дном, транспортируя людей и грузы между английским городом Дувр и французским городом Калэ



Сигнал подан. Тронулись Фото С. Фридлянда

НАВСТРЕЧУ СНЕЖНЫМ ПРОСТОРАМ

Старт аэросанного пробега

КРАСНАЯ площадь послужила 17 февраля местом демонстрации еще одного из тех звеньев технической революции, которая должна преобразовать лицо Советского Союза. В воскресное февральское утро здесь был дан старт Всесоюзному аэросанному пробегу, в котором советская техника держит новое серьезное и ответственное испытание.

Советские аэросани ЦАГИ и НАМИ уже имеют в своем прошлом два больших пробега, вышли прошлой осенью на международную арену, вызвали восторженные отзывы западно-европейской печати.

Что покажет новый Всесоюзный пробег в три с половиной тысячи километров от Москвы до Урала и обратно, какой „балл" поставят советским аэросаням немеренные лесные дороги, речные русла, скверные тракты, коварные предвесенние снега?..

... С раннего утра, несмотря на изрядный мороз, трибуны и площадь заполняются тысячами москвичей, пришедших проводить участников пробега в их нелегкий путь. Здесь было по приблизительным подсчетам около десяти тысяч человек.

Точно в 8 час. 30 мин. утра на Красную площадь приходят вереницей 11 аэросаней.

Четверо из них отмечены флажками Автодора. Это те, которым предстоит совершить пробег по самым отдаленным местностям Советского Союза. Их, созданных в советской стране руками советских техников и из советских материалов, увидят трудящиеся Ярославля, Костромы, Вятки, Перми, Ижевска, Сарапуля, Казани, Чебоксар, Нижнего-Новгорода. Остальные аэросани провожают участников пробега до Сергиева.

Рабочие с фабрик, служащие, вузовцы, журналисты с любопытством рассматривают эти снежные быстроходы, которым предстоит в будущем выполнять ответственную роль нового средства связи на снежных просторах страны советов.

Люди в неуклюжей теплой одежде, со сверкающими из-под авиационных шлемов стеклами специальных очков, осматривают приборы, прислушиваются к рокоту моторов.

В 10 часов открывается митинг пробега. Выступают заместитель председателя Автодора тов. Осинский, председатель комитета пробега — начальник военно-воздушных сил СССР т. Баранов, генеральный секретарь Осоавиахима т. Малиновский и представитель Моссовета тов. Дзядкевич.

Основная мысль их речей: нужно индустриализировать страну, повышать ее технику и усилить советский транспорт еще одним видом средств передвижения специально для наших снегов. Пробег впервые проведет аэросани перед глазами многих тысяч трудящихся и должен привлечь внимание хозорганов, которые относятся к строительству аэросаней еще без должного внимания.

... Щелкают аппараты вездесущих фоторепортеров, взмах командорского флажка—и в 10 час. 50 мин. первыми стартуют аэросани ЦАГИ с водителем тов. Кузнецовым. За ними, в венчиках вертящихся пропеллеров, рассекая воздух, двигаются в путь остальные.

За аэросанями идет колонна мотоциклистов, провожающих сани до заставы.

У Крестовской заставы к колонне присоединились для сопровождения аэросани конструкции инженера Дмитриевского под названием „Автодоровец".

В 12 часов десять саней прибыли в Сергиево.

Здесь новые детища советской техники застали перевыборы совета. Собравшиеся в большом количестве рабочие, крестьяне, звонкая пионерская смена устроили теплую встречу. Был устроен митинг посвященный пробегу. Большой интерес к механическим саням проявили здесь крестьяне. Разбуженная автомобилем крестьянская мысль стремится узнать обо всем, что может сделать мотор для облегчения крестьянской работы.

Затем сопровождающие аэросани повернули в Москву, делая в среднем сорок километров в час.

Аэросани—участники пробега в 8 ч. утра 18 февраля вышли в Ростов, а в 17 часов уже прибыли в Ярославль.

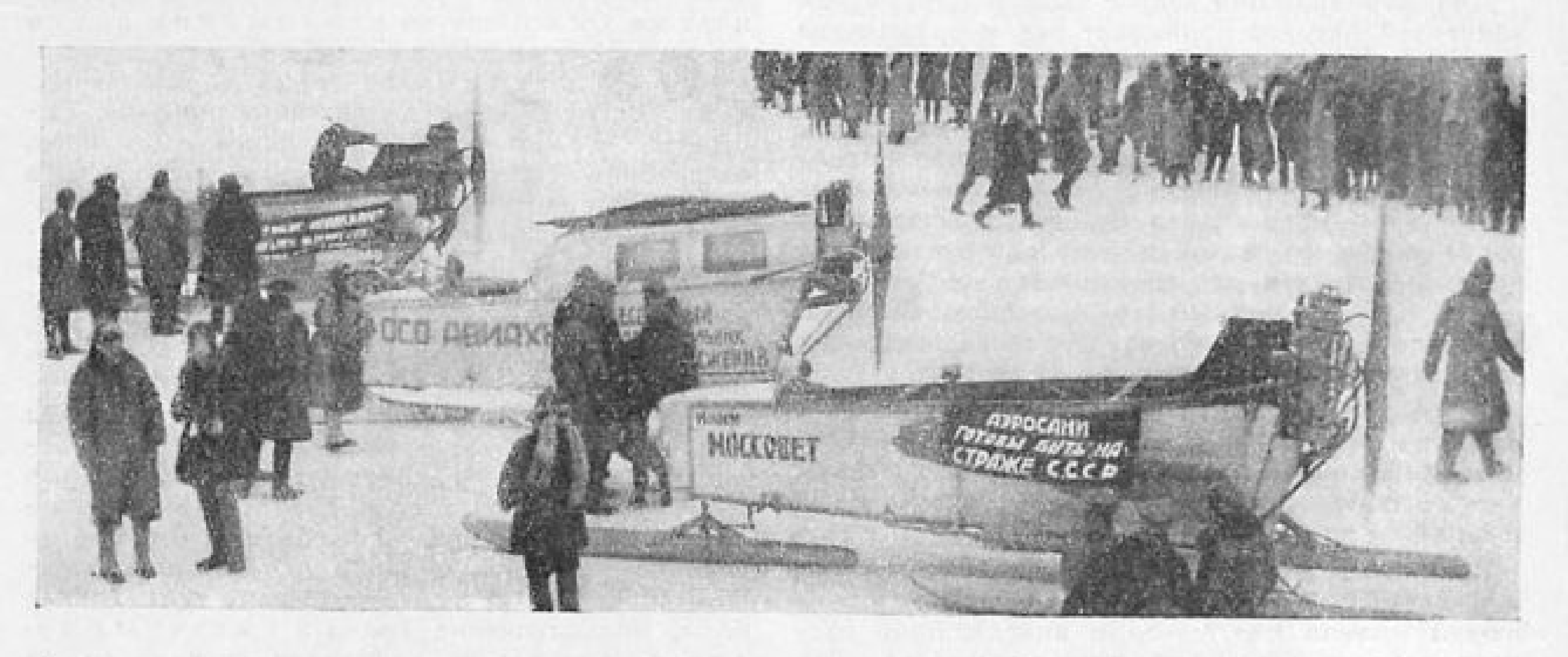
Пешая и конная милиция, войска, не в состоянии сдержать толпу. Она окружает прибывшие аэросани. Все движение в этой части города остановилось. Трамваи оказались затертыми в железных тисках толпы так же, как и сами аэросани.



Митинг на Красной площади. Перед отправлением в пробег т. Осинский произносит краткую речь. Слева направо: тт. Баранов, Осинский, Фельдман и Дмитриев

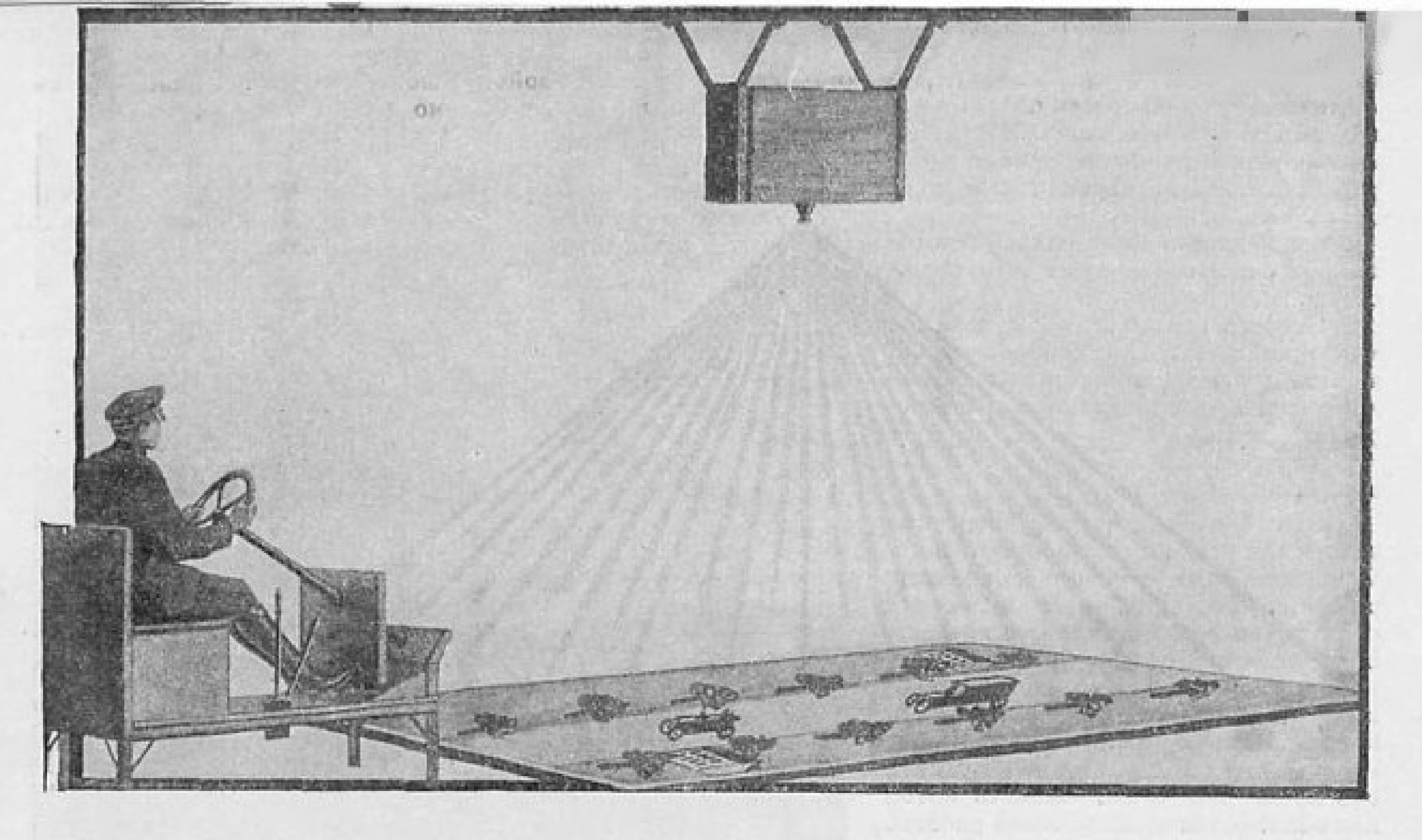
Из Ярославля аэросани 20 февраля вышли по волжскому льду в Кострому а оттуда—на Кинешму.

Далекий снеговой экзамен новых побегов советской технической мысли начался...



Аэросани на Красной площади

Фото С. Фридлянда



Установка для психотехнического испытания. Киноаппарат проекцирует уличное движение и будущий шофер должен ориентироваться в любом положении на этой воображаемой улице

Ю. ФРОЛОВ

ДОРОГА—МАШИНА—ЧЕЛОВЕК

НАША молодая советская автопромышленность и дорожное строительство вызывают особое внимание советской общественности. Успех Автодора в самых широких массах лучше всего доказывает это.

Но недостаточное внимание уделяется еще третьему и основному звену цепи — человеку, который ведет машину и ухаживает за ней.

Для формирования кадров квалифицированных водителей Автодор принимает ряд мер, создавая курсы, распространяя литературу.

Но, комплектуя эти кадры шоферов надо стремиться заранее определить, кто из поступающих на курсы станет действительно хорошим шофером, которому можно поручить любую известную ему машину, кто будет посредственным водителем, и кто, наконец, несмотря на пройденный практикум, все же сможет управлять машиной и будет „вечным столкновенцем" (немецк. Unfäller — „несчастник"), пока наконец не бросит занятие автомобилизмом.

Вопросами отбора кандидатов, способных по своим внутренним качествам отвечать основным требованиям профессии шофера, занимается наука о профессиональном отборе — психотехника.

Какими же средствами располагает современная наука для того, чтобы выбирать из массы людей именно тех, которые впоследствии проявят себя с наилучшей стороны, именно, как шоферы?

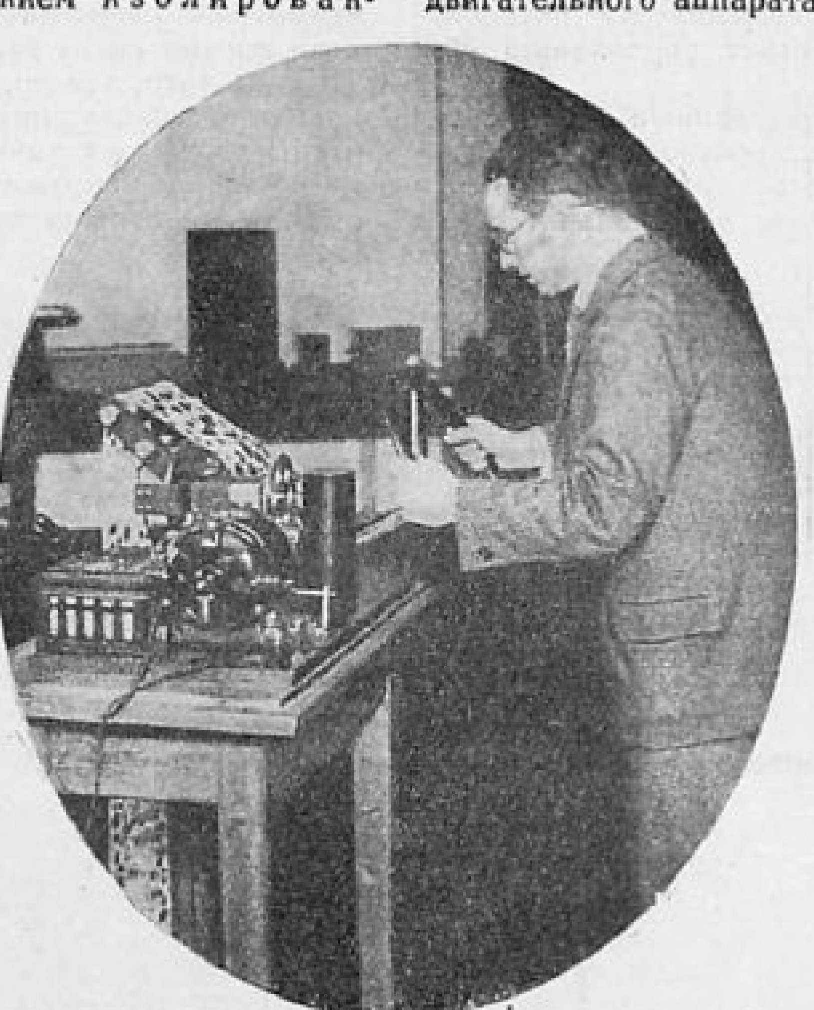
Исследования пригодности шоферов начаты были в Германии во время мировой войны, при чем исследования производились, главным образом, над военными шоферами. Теперь в одном только Берлине имеется четыре лаборатории при ВУЗ'ах, занимающихся исследованием свойств необходимых для хорошего шофера.

Метод исследования пригодности шоферов во всех европейских лабораториях, примерно, один и тот же. Он основан на разложении всего процесса управления ходом автомобиля на отдельные части, как-то: изучение остроты зрения, внимания шофера, быстроты его реакции, различения сигналов, сохранения следов различных сигналов в памяти, сопротивляемости внезапному постороннему раздражению и т. д. Этим делом занимаются обычно промышленные психологи или психотехники, которые предварительно всесторонне изучают процесс управления машиной, разлагая его на части, а затем уже, с помощью инженеров, конструируют приборы, которые могут определить эти важные качества. Так для испытания остроты зрения служат особые таблицы со знаками различной величины, которые требуется прочесть с определенного расстояния; для определения скорости реакции (ответа) на внешние раздражения (напр. вспыхивание световых сигналов) служит хроноскоп, т.-е. особые часы, показывающие время в тысячных долях секунды от появления сигнала до момента ответного движения шофера и т. д.

На основании всех этих данных вычерчивается особый профиль, который должен представить наглядно, графически различие между отдельными кандидатами.

Совпадение с практикой при этом методе исследования бывает весьма велико (до 70⁰/₀), т.-е. практически совершенно оправдывает себя. Отчего же зависят остальные 30⁰/₀ ошибок? От того, что простым сложением изолированных, к тому же упрощенных качеств еще нельзя получить представления о том, как будет вести себя испытуемый, когда настоящая езда по настоящей дороге, пред'явит к нему все свои требования и при том сразу.

Большинство европейских лабораторий имеют в своем распоряжении специальные, иногда весьма сложные установки, где все моменты работы будущего шофера соединены, правда, в несколько упрощенном виде; здесь вместо дороги он имеет дело с лентой кинематографа, вместо настоящего с искусственным стуком мотора (на перебои он должен реагировать), со вспышкой слепящего света перед глазами вместо огней встречного автомобиля, выскочившего на повороте, наконец, он имеет дело с реальными педалями, рычагами и т. д.



Будущий шофер у вращающегося изображения улицы соответственно маневрирует рулем

Одну из таких установок мы здесь приводим для иллюстрации над текстом статьи.

Западно-европейские исследователи, постоянно сопоставляя свои выводы с результатами обучения, настолько набили себе руку и глаз на многочисленных испытуемых (в одном Берлине проходит через лаборатории до десяти тысяч шоферов в год), что по общей картине его поведения во время работы на психотехническом аппарате ставят прогноз (предуказание) о его будущей пригодности, который в большинстве случаев и оправдывается на деле.

Почему, однако, и здесь совпадение получается не полное? Хотя выгодность метода не вызывает никаких сомнений, но все же было бы желательно, особенно у нас в Союзе, где дорожат силами каждого человека, чтобы процент ошибок при психотехническом методе исследования равнялся нулю.

Первое и неустранимое препятствие зависит от того, что в этих исследованиях мы имеем дело с человеком, т.-е. со сложным живым существом, не всегда укладывающимся в схему. Шофер — не машина, а живая развивающаяся личность, неотделимая от той среды, в частности социальной, с которой он связан тысячью нитей. Даже самый вначале неспособный ученик может выработаться в неплохого мастера, если на него затратить достаточно времени, средств и педагогических усилий (правда, встает вопрос — выгодно ли это?) Следовательно не только способности и свойства шофера в данный момент должны быть учтены, но и упражняемость этих способностей.

Поэтому, например, в голландских лабораториях, занятых этими вопросами (Вейенбург, Любзен), особое внимание обращается на упражняемость двигательного аппарата шоферов.

С другой стороны, известно, что даже самый способный шофер, если его заставить сидеть за рулем бессменно, не давая ему ни есть, ни спать, несомненно, обнаружит худшие результаты в езде, чем посредственный, но хорошо отдохнувший водитель.

Следовательно, при определении будущей пригодности кандидата в шоферы, необходимо учитывать не только его упражняемость, но и его утомляемость, в особенности при длительной и напряженной работе, и, наконец, подверженность кандидата всякого рода эмоциональным состояниям как отрицательного свойства (страх), так и положительного (возбуждающие эмоции, помогающие борьбе с утомлением).

Клиническое исследование нервной системы шоферов все в большей и большей мере становится обязательным, особенно для тех, кто участвовал в войне, не говоря уже о тех, кто был ранен или контужен.

Только путем соединения всех видов исследования (психофизиологического, клинического и социально-статистического) можно рассчитывать достигнуть наиболее полного охвата личности шофера, как сложного реагирующего существа, к тому же поставленного на ответственном „перекрестке" промышленной и социальной жизни.

Надо заметить, что в обстановке современной капиталистической Европы, где господствует частно-конкуренческое начало, эти верные по существу положения встречают значительные искажения. Так, например, бывает, что кандидат, не выдержавший психотехнического испытания в одной лаборатории, идет в другую. И так как все испытания платные, то он получает, если не в одной, то в другой нужную квалификацию.

У нас, разумеется, всему этому делу должен быть придан государственный характер. Важно также привлечь к этому широкую общественность в лице Автодора.

Все затронутые вопросы приобретают особенно большое значение, если связать их с подготовкой кадров военных шоферов, каковыми по существу должны стать все активные члены Автодора и в первую очередь молодежь.

Ю. Фролов

ШИРЕ ДОРОГУ АВТОДОРУ в КРАСНУЮ АРМИЮ!

Военно-техническая отсталость есть следствие общей технической отсталости страны. Всякое улучшение технической мощи страны усиливает ту базу, на которой строится техническая мощь вооруженных сил. Отсюда, и Автодор, выросший из гражданских потребностей, своей работой помогает укреплению обороноспособности страны.

Качественные и количественные достижения в области авто-танко-тракторостроения в послевоенный период свидетельствуют о том, что в будущей войне мотор займет более значительное место в бою. Так, появление автомобилей с четырьмя и даже шестью ведущими колесами, говорит за то, что и будущий бронеавтомобиль будет двигаться *вне дорог*, а отсюда, более широкие возможности его применения.

В Италии сконструирован весьма поворотливый, на колесах большего диаметра, бронированный трактор; его вездепроходимость почти равна танку; наконец, имеются танки, двигающиеся и на колесах (по дорогам со скоростью 48 *км* в час), и на гусенице (вне дорог со скоростью 20 *км* в час) и даже по воде, со скоростью 32 *км* в час („Кристо-Амфибио" — плавающий танк).

Если к концу мировой войны скорость танка в 8 *км* в час считалась пределом, то теперь скорость легких танков достигает уже 35 *км* в час.

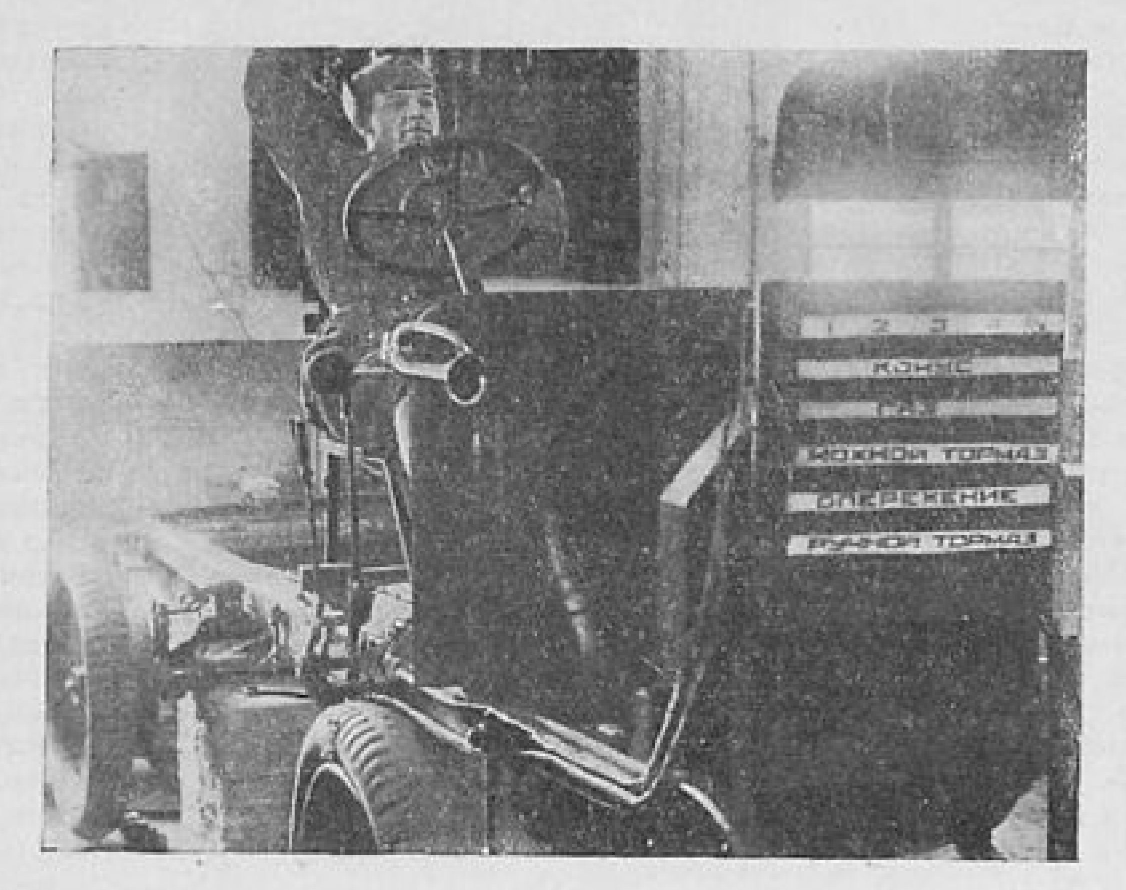
Перед Автодором стоит весьма трудная и сложная задача — помочь нашей стране догнать и перегнать заграницу и в моторостроении, и в автостроении, а также в строительстве хороших безрельсовых путей, по которым смогут ходить наши автомобили, мотоциклы и т. д.

Нам кажется, что с военной точки зрения задачей дня является, прежде всего, обучение широчайших трудящихся масс страны искусству владеть машиной.

Мы должны на случай войны подготовить массу хорошо грамотных автомобилистов, трактористов, что даст возможность армии произвести в достаточном количестве, выбор лучших и тогда мы действительно сможем свою техническую отсталость возместить качеством подготовленности обслуживающего персонала.

Мало того, в гражданской войне мы частенько вооружались нашими же врагами. Неоднократно, вооружение, машины, привезенные для белых армий, попадались в наши руки. И в будущей войне, наверное, не редки будут случаи когда неприятельские танки, бронемашины и автомашины попадут в наши руки. Наличие в армии бойцов, умеющих управлять этими машинами, даст нам возможность немедленно пустить эти машины в дело против своих бывших „хозяев".

Кроме того, все то, что неизвестно или малоизвестно, всегда причиняет страх. Для того, чтобы в будущей войне бронемашины или танки не наводили паники на наши части, красноармейская масса должна знать, что такое автомашина, как она работает, как ею управлять.



Тренажер дает молодому шоферу необходимые ему навыки (см. след. стр.).

В этих же целях Автодор должен вести и широкую информационную работу о достижениях в авто-танкостроении за границей, особо подчеркивая роль достижений в военном деле. Во всей этой работе красной нитью должна проходить мысль, что машина без человека мертва, что, в конечном счете, в бою решает дело человек, который управляет этой машиной, и чем лучше подготовлен человек в деле управления машиной, тем с меньшим количеством машин можно достигнуть наивысших результатов.

Все сказанное выше относится к работе Автодора не только в рядах Красной армии, но и вне ее рядов. Чем шире и глубже будет развернута эта работа, тем в большей степени Автодор будет помогать стране и армии „возместить нашу военно техническую отсталость совершенством боевой подготовки". (К. Е. Ворошилов).

Особенно широко и глубоко автодоровская работа должна охватить наш начсостав. Современный командир, особенно наш, когда ему придется вести борьбу с технически более сильным врагом, свое искусство в организации и руководстве боем может построить только на знании современной техники. Зная положительные и отрицательные стороны машин, он всегда быстрее и правильнее найдет средства противодействия, а попадись она ему в руки, — он ловко сумеет ее использовать против врага.

Наконец, из демобилизующихся красноармейцев Автодор должен подготовить себе низовой актив, особенно для работы на селе, не говоря уже о том, что и начсостав терчастей явится почти единственным руководящим активом в автодоровской работе на селе.

Эрнест

О ШОФЕРЕ с КРАСНОЙ ЗВЕЗДОЙ

В РВАНЫХ зипунишках, кожаных тужурках, пришли они из деревень, фабрик и заводов в наш авто-мото-батальон. В первые дни карантина главный предмет разговоров, конечно, учеба. Жажда к знанию громадна и эта жажда находит отклик в едином стремлении—стать грамотными, развитыми бойцами.

Карантин окончен и пополнение разбито по ротам. Начинается первый этап учебы молодого красноармейца. Изучается только военное дело и проводятся политзанятия. Военный шофер должен быть хорошим бойцом, поэтому казарменный плац живет шумной строевой жизнью и поблескивает штыками винтовок, сжатых крепкими пальцами.

Клуб и внешкольная работа заполняют досуг молодого красноармейца, удовлетворяя его культурные запросы. Кружки: музыкальные, драматические, художественные, литературные и политические пользуются равным успехом, зачастую выявляя среди своих участников ростки подлинных талантов, которыми так богат наш рабочий и крестьянский молодняк.

В этом отношении Красная армия является той массовой школой, которая дает Советскому Союзу ежегодно тысячи грамотных, общественно-развитых работников. Первый этап учебы закончен,—молодой красноармеец вполне усвоил необходимые военные знания,— начинается специальная учеба по автомобильно-мотоциклетному делу.

Довольно обширный курс необходимо изучить в течение короткого времени и так, чтобы в совершенстве знать теорию и практику, уметь отлично ездить, производить мелкий ремонт и при случае инструктировать молодых красноармейцев. Эта трудная задача может быть разрешена только при дружной работе красноармейца и преподавателя-командира.

Поэтому так серьезно относятся товарищи к классным теоретическим занятиям, происходящим в специально оборудованных кабинетах и лабораториях, на различных моделях и экспонатах автомобильных и мотоциклетных частей.

На смену лекциям приходит лабораторная, творческая работа в небольших, хорошо подобранных группах, где вступительная беседа командира-преподавателя тут же прорабатывается на „живых" частях, которые можно разобрать и твердо усвоить.

Практическая езда начинается одновременно с теорией. Специально оборудованные тренажеры, представляющие настоящий электрифицированный автомобиль с работающим мотором, дают молодому шоферу комплекс необходимых навыков, обеспечивающих его от поломки и катастрофы при первых уроках вольной езды.

Мотоциклисты начинают свою практику с велосипедной езды, после которой переходят на мотоцикл. Первые „шаги" будущих мотоциклистов еще неуверенные и робкие; непослушная машина иногда „лягается" сбрасывая с себя неумелого седока, но после одного-двух падений тайны устойчивости и управления стальным конем быстро постигаются и гордые своими успехами ездоки носятся по плацу, подымая за собой струйку взвихренного снега.

Каждый военный шофер должен уметь не только ездить, но и исправлять и регулировать свою машину, поэтому особое внимание обращается на изучение слесарного дела, которое проходится по сокращенному ЦИТ'овскому методу. Оборудованная двигателями лаборатория помогает красноармейцу быстро научиться регулировать и устанавливать зажигание.

Прежний хлебороб, по собственному выражению управлявший только „овсяным" мотором, ловко маневрирует на улицах Москвы блестящим „Фордом" или коренастым „АМО".

Время проходит, приближается период демобилизации и здесь возникает задача не дать забыть демобилизованному красноармейцу полученной им специальности. Для живущих в городе это разрешается сравнительно просто,— они идут на работу в гражданские автопредприятия. Шофера же крестьянина надо снабдить работой по специальности не отрывая его от деревни.

Здесь приходит на помощь изучение тракторного дела. Солидная подготовка по автоделу дает возможность в 3-х месячный срок подготовить из шофера-красноармейца отличного тракториста. Умелые руки быстро овладевают рычагом „Фордзона" и ко дню демобилизации „Сельскосоюз" и другие тракторные организации смогут получить прекрасный подарок для деревни, — сотню, другую знающих трактористов, могущих взрывать не только толщу советской земли, но и толщу темноты и невежества нашей деревни благодаря той политической закалке, которую они получили в славной Красной армии.

А. Штейнер



На практической езде... Фото А. Штейнера

АВТОСАНИ



Автосани системы инж. Кузина на испытании Русс-фото

В ЧИСЛЕ конструкций зимнего моторного транспорта, кроме аэросаней, у нас сконструированы автосани. Работа их основана на принципе непосредственного сцепления движущего механизма со снежной почвой.

Изучив ряд соответствующих опытов Запада и Америки, научный автомоторный институт (НАМИ) сконструировал своеобразный тип автосаней по системе инж. А. С. Кузина. Аэросани представляют собой легкий четырехместный деревянный корпус, в задней части которого находятся моторная и трансмиссионная группы. Они приводят в движение систему двух гусениц, расположенных по бокам кузова автосаней.

Передняя часть саней посредством консольных рессор опирается на качающуюся переднюю ось, снабженную двумя лыжами для управления.

Резиновые гусеницы монтированы на легких пневматиках.

Мотор автосаней в 20 *л. с.*, двухцилиндровый, воздушного охлаждения, системы НАМИ, с литражем 1,12. Мотор этот имеет общий картер с сцеплением и коробкой скоростей, благодаря чему он чрезвычайно компактен и легок. К общему картеру приболтен и картер диференциала, который служит задней опорой кузова; на концах его монтированы качающиеся формы гусениц.

Внешние концы полуосей диференциала с помощью легкой автомобильной цепи передают вращающие усилия от полуосей к задним ведущим колесам.

Между несущими колесами гусеницы монтированы бегунки, подвешенные к трубе диференциала с помощью рессор.

Заклинение ребра ленты между пневматиками надежно воспринимает крутящий момент мотора даже при мокром снеге.

Для натяжки лент и регулировки цепи колеса гусеничной фермы имеют возможность долевого перемещения, с этой целью корпуса подшипников колес зажаты между гайками, навернутыми на концы гусеничной фермы; перемещая эти гайки вдоль концов фермы, мы тем самым производим натяжку лент или цепи.

Произведенные испытания автосаней показали хорошую проходимость их по рыхлой целине. Автосани при моторе в 20 л. с. (тормозных) свободно идут с 3 пассажирами со скоростью до 35 *км* в час на прямой передаче по рыхлому снегу. Автосани имеют три скорости вперед и одну назад, что позволяет легко маневрировать в узких местах. Поворотливость их не меньшая, чем автомобиля с таким же габоритом.

Особо крутые повороты можно производить, притормаживая одну из гусениц, имеющих самостоятельные (тормозные) педали.

Для езды на рыхлой целине внешняя поверхность несущих гусениц имеет резиновый протектор, необходимый для получения большего сцепления с рыхлой снежной поверхностью.

Как показали опыты, для свободного передвижения по рыхлому снегу необходимо, чтобы нагрузка на один *кв. см* гусеницы не превышала бы 0,06—0,065 *кг*.

Все эти условия нагрузок выполнены в конструкции автосаней.

Общий вес автосаней с 3 пассажирами и запасом бензина — 720 *кг*, пустые сани весят 480 *кг*.

Небольшой вес автосаней позволяет в случаях нужды перетаскивать их через неудобопреодолимые препятствия даже на руках, что особенно важно для военных условий.

Область применения автосаней чрезвычайно обширна. Расход горючего не велик: на 100 *км* пути по снежному грунту нужно от 12 до 18 *кг* в зависимости от состояния дороги.

Стоимость автосаней при серийном производстве не должна превышать 3-$3^1/_2$ тысяч рублей в наших условиях.

При испытании автосаней в НАМИ был произведен опыт замены передних лыж легкими пневматиками; автосани получили возможность передвигаться во время весеннего и осеннего бездорожья по топкой грязи и болотистой местности, где ни на каком экипаже или автомобиле проехать нельзя.

Широкие передние пневматики и легкая нагрузка гусениц не позволяли автосаням увязать в топком грунте, и они оставляли за собой еле заметный вдавленный след.

Таким образом, основная задача конструкции автосаней разрешена и остается только доработать детали конструкции и, самое главное, организовать их серийное производство для получения дешевых и доброкачественных агрегатов.

Инж. Кузин

АЭРОСАНИ—ВПЕРЕД!

Письмо из Ленинграда

АЭРОСАННОЕ строительство — дело молодое. История его исчисляется небольшим количеством лет. Естественно, что за такой короткий срок производство аэросаней не могло еще получить у нас массового характера. Да к тому же надо иметь в виду, что мы являемся в этой области новаторами и никакая „выучка" у Запада нам помочь здесь не может. Тем более ценен всякий почин, малейшая инициатива, проявляемая в аэросанном строительстве как индивидуально, так и коллективно.

Организованный недавно Ленинградским Автодором аэросанный пробег замечателен тем, что участие в нем принимали сани, построенные исключительно силами и средствами отдельных товарищей или групп, входящих в Автодор. В пробеге участвовали сани летчика Иванова, пионера, застрельщика аэросанного дела в Ленинграде (с 1925 года им сконструировано и построено 9 саней); сани тов. Коробкова (сконструировавшего трое саней); сани Технологического Института, сконструированные коллективом Автодора и др.

Маршрут, по которому был совершен пробег изобиловал рытвинами, ухабами, сугробами. Все же сани блестяще сдали испытание. Все они прибыли к финишу без аварий. Задание 37 *км* средней скорости в час — было выполнено со значительным превышением, несмотря на частые остановки в пути.

Пробег показал, что постройка „механических саней" вполне под силу большим и крепким коллективам Автодора.

Самое существенное для производства аэросаней - это моторы. В большинстве на санях устанавливаются авиационные двигатели старой конструкции, которые не могут быть утилизированы для других целей. Такие моторы нетрудно заполучить.

Коллективы Автодора должны заразиться примером Ленинграда и приняться энергично за аэросанное строительство с тем, чтобы помочь борьбе со снежным бездорожьем.

Население уже оценивает значение снегоходов в условиях наших дорог. Об этом свидетельствуют приветственные возгласы, которыми ленинградцы и окрестные крестьяне встречали и провожали участников пробега.

Арк. Млодик



Старт Ленинградского пробега Фото С. Магазинера

НА ТРАКТОРЕ за УРОЖАЕМ



Тракторная колонна в Одесском округе Фото И. Шеккера

ПРАКТИКА эксплоатации трактора в полеводстве доказала невыгодность и неудобство использования трактора в одиночку и побудила пересмотреть способы использования тракторов. Решено было свести их в колонны, создав из них мощные силовые станции, рационально обслуживаемые квалифицированными работниками.

В течение второй половины прошлого года сельско-хозяйственная кооперация занялась собиранием одиночных нерационально используемых тракторов и к осени было организовано четырнадцать тракторных колонн в 526 тракторов, мощностью от 18 до 34 тракторов каждая, (впоследствии две тракторных колонны Немреспублики слились в одну мощностью в 42 трактора). До этого такой же опыт групповой эксплоатации тракторов предпринят был на Украине в совхозе имени Шевченко.

И тот и другой опыт дали блестящие результаты. Кооперативные колонны организовались в районах с преимущественно бедняцким населением, где безлошадный бедняк находился в постоянной кабале у кулаков. Колонны принесли бедняку освобождение от этой кабалы.

По своим размерам, создавшиеся на базе тракторных колонн об'единения исключительно велики: они охватывают в ряде случаев по несколько земельных обществ (8—10—17 и даже 23 земельных общества).

Всего, в первые же месяцы работы, тракторные колонны об'единили вокруг себя 56 селений с общим числом в 10 тысяч дворов, с земельной площадью в 60 тысяч гектаров.

Первые итоги работы тракторных колонн были 23—29 января проанализированы на всероссийском тракторном совещании при Хлебоцентре.

Это совещание, подытоживая опыт работы кооперативных тракторных колонн признало, что они нащупали один из наиболее действительных способов массовой реконструкции и коллективизации крестьянских хозяйств. Они подвели под коллективизирующиеся крестьянские хозяйства более высокую техническую базу, и строили свою работу на производственной основе.

Наглядность выгоды, яркость результатов были залогом успеха тракторных колонн. Вместе с тем, тракторные колонны проявили себя как мощные орудия борьбы с кулачеством, в корне подрывая кулацкую эксплоатацию по линии аренды земли, кулацкого машино-проката, найма рабочей силы и т. п. Совещание подтвердило, что основным направлением дальнейшей работы тракторных колонн должна быть коллективизация целых селений и групп земельных обществ.

Совещание высказало пожелание, чтобы тракторы, поступающие в распоряжение государства, в основной своей массе использовались бы для организации тракторных колонн. Вместе с тем, необходимо продолжать сосредоточение в колоннах нерационально используемых тракторов прежних поступлений. Признано также необходимым усилить развертывание тракторного производства на заводе „Красный Путиловец", обеспечить наиболее быстрый темп строительства сталинградского тракторного завода и развить внутри страны производство прицепных орудий и запасных частей.

В. М—к

ДЕРЕВЯННАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА для ПЕРЕВОЗОК ЛЕСОМАТЕРИАЛОВ

НА севере Америки в Канаде и Аляске огромные пространства покрыты лесами лучших хвойных пород, применяемых в строительстве, которые так же, как и леса Сибири, ожидают только прихода человека для разработки.

Однако, разработка и вывозка лесных массивов в Америке, как и у нас, затруднена отсутствием проезжих дорог. Проведение на севере дорог через лесную глушь, горы, мари и топи очень сложно и требует больших средств; не всегда является выходом и постройка дороги временного типа, кстати сказать, тоже стоющая не дешево.

Проведение в лесных районах постоянных дорог даже узкой колеи невыгодно, так как малонаселенность этих пространств заставит после окончания лесных разработокбросить дороги без эксплоатации на произвол судьбы. И уже давно инженеры работали над проектом устройства дороги из дерева — материала, который наиболее дешев в лесных местностях.

Одной из интересных дорог этого рода является деревянная автомобильная дорога из бревен-рельс, служащая для перевозки лесных материалов в приморских округах Кусс и Кэрри Северо-Американского штата Орегон из глубины леса до берега реки для сплава. Эта дорога представляет собой две параллельных линии круглых бревен-рельс, опирающихся на поперечные бревна-шпалы. Продольные бревна укреплены между собою железными скобами в стыках, а также с поперечными бревнами-шпалами в местах пересечения с ними. Бревна-рельсы идущие на постройку дороги не подвергаются никакой специальной обработке, кроме очистки от коры, и должны быть прочными и приблизительно одинакового диаметра.

Тяжелые бревна употребляемые для рельс и шпал этой деревянной дороги и меньшая нагрузка чем на железных дорогах обеспечивают ее от сдвигов и скольжений. Полотна для дороги строить не надо, и это значительно уменьшает количество земельных работ. Бревна-шпалы укладываются на большом расстоянии друг от друга.

Для перевозки грузов по деревянной дороге построены специальные грузовые автомобили — $3^1/_2$-тонные и четырехколесные прицепки к ним. Для движения по рельсам колеса этих машин имеют стальные вогнутые обода.

Механизм машин приспособлен специально для лесных работ, рулевые колеса их выключаются и бревна-рельсы сами держат автомобиль в требуемом направлении.

Предельный под'ем по которому может передвигаться нагруженный автомобиль по деревянной дороге составляет 0,045, в порожнем состоянии — 0,075. Устройство деревянной дороги с подвижным составом из автомобилей такого типа позволяет перевозить в один рейс до 135 *куб. м* лесных материалов, что при семи рейсах в день и расстоянии в 2,8 *км* в среднем, дает 945 *куб. м.* До проведения дороги из-за сильных дождей не редких в этой местности, работа вообще была возможна не более 100 дней в году, но даже в эти дни $2^1/_2$ *т* грузовик слишком тяжел, чтобы тащить по грунту груз в 54 *куб. м* бревен. Построечная стоимость деверянной автомобильной дороги выразилась в шесть рублей за пог. метр, а месячный текущий ремонт и содержание обходилось в 1 р. 67 к. за 1.000 *пог. м.* В настоящее время по ней уже перевезено от 27 до 54 тыс. *куб. м* материала, но по предположению строителей дороги она сможет выдержать без переустройства и смены бревен перевозку не менее 270 тыс. *куб. м* леса.

По расчетам эксплоатирующей дорогу компании стоимость перевозки составляет 3 рубля за 27 *куб. м*, а стоимость погрузки и выгрузки 1 р. 50 к. за 27 *куб. м.*

Порода лесного материала, разрабатываемая компанией, — белый кедр, идущий, главным образом, в Японию.

Для СССР, обладающего $^1/_3$ площади лесов всего земного шара, очень важно широко поставить разработку своих лесных богатств, чтобы занять на мировом рынке положение соответствующее нашим ресурсам.

Отсутствие у нас дорог в лесистых районах и необходимость затраты на проведение их больших средств ставит нас в зависимость от иностранного капитала.

В то время как Дальневосточная область, богатая лесами (кедром) и занимающая очень выгодное положение благодаря непосредственной близости к Японии — этому главному потребителю на Дальнем Востоке леса северных хвойных пород, — не может занять в этой стране первенствующего места по сбыту лесных материалов, конкурирующая с нами Америка, несмотря на тысячи километров отделяющих ее от Японии, успешно захватывает ее лесной рынок.

В целях организации широкой разработки наших лесных пространств необходимо изучить постановку лесного дела за границей и использовать техническое оборудование и изобретения, применяемые у конкурента СССР — С.-А.С Ш., к числу которых относится также деревянная автомобильная дорога со специально приспособленными автомобилями-грузовиками в качестве подвижного состава.

Н.



Человек и машина

Из записок участника гражданской войны

Иллюстр. Бор. Ефимова

А. ГАРРИ

В ДЕВЯТНАДЦАТОМ году я, как и всякий уважающий себя человек, имел в Одессе повстанческий полк. В этом полку было все, начиная от десятка походных кухонь и кончая сломанным французским аэропланом, но не было ни одного автомобиля. Этот дефект меня ужасно печалил, так как в те времена машина являлась не столько признаком культурности или средством быстрого передвижения, сколько определенным символом власти.

После ухода белых и интервентов, в Одессе осталось громадное количество различного авто-имущества. Оно было брошено по складам, валялось в частных гаражах, кое-кто припрятал целые машины. Комендатура города понемногу разыскивала эти укрытые от советской власти богатства, но все же снабжение воинских частей Одессы автомобилями подвигалось очень медленно, тем более, что все обнаруженные машины, главным образом, шли на снабжение штаба армии: там на автомобилях раз'езжали даже жены помощников заведующих отделами.

Полк наш стоял в бывшем здании института благородных девиц. Однажды, поздно вечером, ко мне явился человек в резиновом пальто с большим шрамом поперек лица. Без всяких предисловий он предложил мне организовать при полку авто-броне-отряд.

— Вы мне мандатик,— а я вам машины,— так он и сказал.

Хотя от человека в резиновом пальто и сильно пахло перегаром, но, тем не менее, мы ему поверили: мало ли от кого в те времена пахло перегаром. Он получил мандат таких размеров, что летней ночью, в случае чего, мог бы спокойно пользоваться им вместо одеяла. Там было сказано, что ему предоставляется право производить обыски на предмет обнаружения и конфискации укрытого авто-имущества. До сих пор точно я не знаю чем этот человек занимался в мирное время: кажется, торговал автомобилями. Во всяком случае нюх у него был поразительный.

Для очистки совести на первую разведку я пошел с ним лично. Так как полковая пролетка имела чрезвычайно непрезентабельный вид, мы предпочли пойти пешком. На одной из центральных улиц человек в резиновом пальто неожиданно остановился против какого то дома и глубоко втянул в себя воздух.

— Товарищ комиссар,— сказал он мне,— вы ничего не чувствуете?

— Нет,— ответил я,— кроме того, что от вас, по обыкновению, пахнет водкой.

Человек в резиновом пальто нисколько не смутился, он в течение последних двух дней привык к моим постоянным замечаниям по одному и тому же поводу.

— Вы ничего не чувствуете?— повторил он,— а я чувствую автомобиль, нестарый автомобиль, клянусь вам честью, и, кажется, даже американской марки. Больше мы с вами пешком ходить не будем.

Мы вошли во двор. Человек в резиновом пальто решительными шагами подошел к дворнику, сидевшему на тумбе и мечтательно ковырявшему в носу. При нашем приближении дворник встал и на всякий случай схватился за метлу.

— А где Абрам Григорьевич?— спросил человек в резиновом пальто.

— Абрам Григорьевич? — переспросил дворник. А где он может быть в такое время? Конечно в Константинополе.

— Ах,— он в Константинополе,— сказал будущий начальник моего авто-броне-отряда,— а Эпштейн в Одессе. Эпштейн — это я. Откройте мне сейчас же гараж, мы отсюда поедем на Кадильяке, откройте скорей, я вам говорю, потому что я вам сейчас, кажется, открою голову.

Дворник пошел за ключами, а мы подошли к запертым воротам небольшого гаража. Эпштейн постучал по замку согнутым пальцем.

— Вы ничего не слышите? спросил он меня.

Я, конечно, ничего не слышал.

— А я слышу две машины, одна Кадильяк, а, другая, кажется, Рено. Рено — хлам, но мы ее возьмем на буксир. Этот Абрам Григорьевич, я вам доложу, жулик первой марки.

Через час мы возвратились в полк на почти новом Кадильяке. Сзади нас, на веревке, плелся изрядно потрепанный Рено, переполненный бидонами, запасными колесами, резиной и разным инвентарем. В Рено за рулем сидел какой-то малый, которого мы встретили во дворе дома, возле гаража.

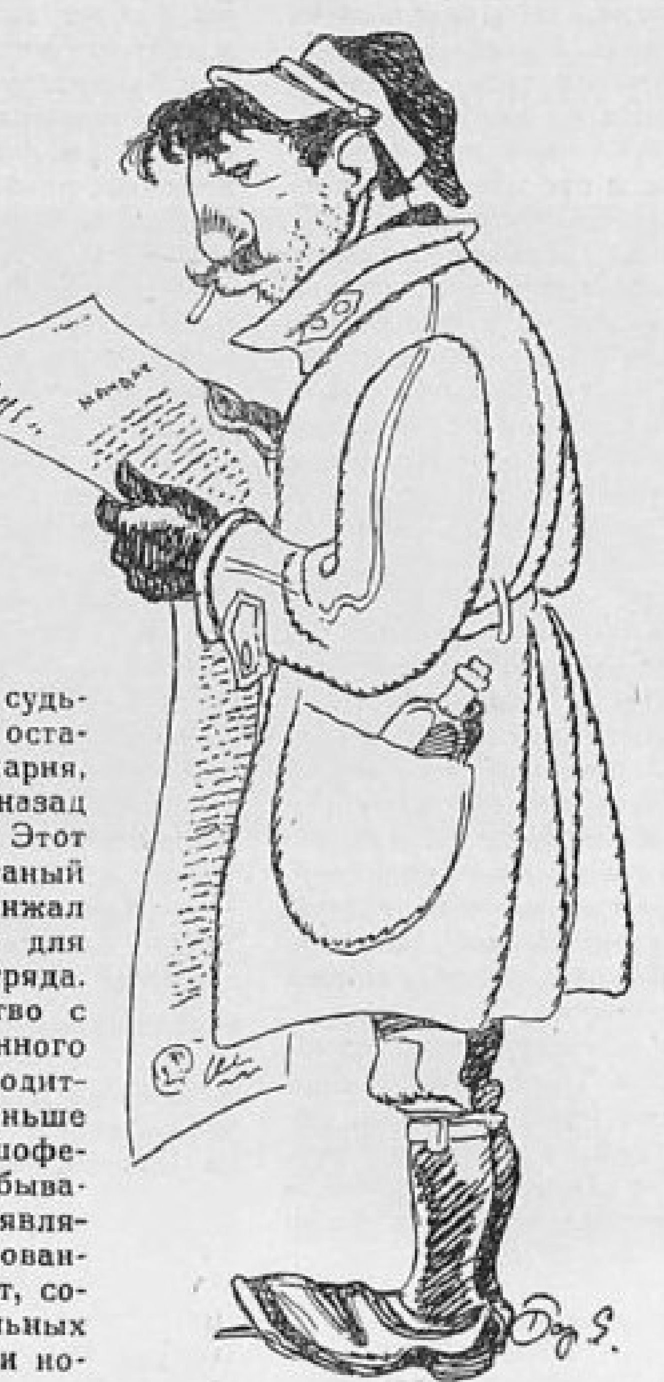
— Пст,— крикнул ему Эпштейн,— подите сюда, молодой человек, вы, мне кажется, не первый раз видите машину, у вас уже нос заглядывает, как бы отвинтить магнето!

Через несколько дней у нас было девять автомобилей, из них два санитарных, принадлежавших ранее греческой армии. Они были снабжены очень мощными моторами и при случае могли служить грузовиками. Эпштейн стянул где-то новый кожаный костюм и носил три револьвера. Он перевез во двор целую походную авто-мастерскую, которую ему удалось вывезти чуть не со склада коменданта города. Мой авто-броне-отряд был в полной боевой готовности, не хватало только брони, но Эпштейн уверял, что за какую-нибудь пару миллионов и это можно оборудовать.

Однажды утром мне сообщили из Губчека, что Эпштейна ночью расстреляли. Не помню точно за что, кажется, он одновременно с формированием авто-броне-отряда продал скупщикам в течение одной недели три цистерны бензина и около пятидесяти магнето, а также целый склад резины. Так как девять автомобилей стояло у меня во дворе, я мало опечалился судьбою Эпштейна, тем более, что он оставил мне в наследство того самого парня, который несколько дней тому назад сидел за рулем испорченного Рено. Этот парень тоже стянул где-то кожаный костюм, носил два револьвера, кинжал и бомбу и превосходно годился для должности начальн. авто-броне-отряда.

Это было мое первое знакомство с автомобилем, как предметом военного снабжения. Сейчас, когда мне приходится ездить на машине, я обычно меньше интересуюсь самой машиной, чем шофером, который ее ведет. В нашем обывательском представлении шофер является машиной, каким-то механизированным человеком, а машина наоборот, сохраняет в себе ряд индивидуальных черт. Она может быть старой или новой, изящной или неуклюжей, быстроходной или слабосильной, открытой или закрытой. Уже в те далекие времена, машина в автомобильном спорте представлялась мне элементом второстепенным, каждая определенная машина сливалась с представлением о человеке, который на ней ездил.

А Гришка, человек оставленный мне в наследство безвременно погибшим Эпштейном, был, во всяком случае, чрезвычайно интересным человеком. Сейчас он награжден орденом Красного знамени и служит чуть ли не в одном из наших полпредств за границей. Я в точности не знаю его прошлого, он сам о нем никогда не говорил, но было оно, очевидно, в достаточной степени темным. Отец Гришки содержал в Одессе чрезвычайно подозрительного характера частный гараж. Говорят, что из этого гаража машины отпускались одесским налетчикам для специальных целей. Во всяком случае, мне доподлинно известно, что сам Гришка участвовал в целом ряде исключительно смелых экспроприаций уже в эпоху гражданской войны, при белых. Был он очень молчалив и любил стихи. Раз в три месяца он на пять-шесть дней запивал так, что его приходилось вязать и окачивать холодной водой. Так, в обычное время, пил умеренно и, во всяком случае, в пьяном виде никогда не садился за руль. Совершенно бросил пить он в двадцатом году, когда ему пришлось из под огня вывозить штаб нашей бригады. Гришка был пьян, но ему волей-неволей пришлось вести машину, машина разбилась и мы все едва не попали в руки петлюровцам. С тех пор, по-моему, Гришка вовсе перестал пить.



Человек в резиновом пальто получил мандат таких размеров, что мог бы пользоваться им вместо одеяла...

Как боец, он был абсолютно храбр. Он сидел за рулем глядя прямо перед собою и никогда не оборачивался даже если сзади стреляли из пушек. Не один раз я ездил с Гришкой под огнем, и он всегда был одинаково спокоен. Я помню, испытывая его храбрость, Котовский проделывал следующие эксперименты. В совершенно спокойной обстановке, на полном ходу автомобиля, он делал несколько выстрелов из револьвера над самым ухом шофера. Гришка и тут не оборачивался, он даже после приезда на место не спрашивал, что случилось. Если во время стрельбы он получал распоряжение остановиться, он вел себя так, как будто бы окружающая обстановка его совершенно не касается, и никогда не высказывал своего мнения по поводу того, что машине во время не удастся уйти.

Помню я и такой случай. В конце девятнадцатого года на петлюровском фронте мы ехали с Гришкой из штаба бригады в район распололожения одного из полков. По всему фронту шли генеральные бои и соотношение сил в нашем участке менялось по нескольку раз в день. И в этот день, когда мы под'езжали к селу, где должен был стоять наш полк, оказалось, что оно уже занято неприятелем, и нам пришлось повернуть обратно. Петлюровская батарея воспользовавшись тем, что нам пришлось удирать по открытому месту, довольно хорошо к нам пристрелялась и одним из снарядов машина наша была подбита. Кругом отступали наши раз'езды, приближалась ночь и положение становилось довольно опасным.

Как ни в чем не бывало Гришка стал разбирать выведенную из строя машину. Он остановил проезжавшую мимо обывательскую подводу и сложил на нее резину, наиболее ценные части

мотора, магнето и всю осветительную систему (мы освещались карбидом). К этому времени стало уже совсем темно и прискакавший раз'езд сообщил нам, что шоссе сзади нас отрезано и лучше всего удирать прямо полем.

Но Гришка не пожелал бросить ценного имущества, которое ему удалось спасти. Крестьянин убежал, мы сами сели на подводу. Я взял вожжи в руки, а Гришка зажег оба прожектора и взял резиновую грушу рожка. Обезумевшая от ужаса лошадь понеслась вскачь. Раненый красноармеец, которого мы приняли на свою подводу, беспрерывно стрелял в воздух из винтовки.

Дикий наш экипаж пронесся мимо всех петлюровских застав выходивших в это время на шоссе. Лошадь ставшая мгновенно мокрой, с обезумевшими глазами и задранным кверху хвостом, скакала карьером, ничего не видя перед собою. Ослепительно светили прожекторы, Гришка изо всех сил действовал рожком, а красноармеец пытался удержать мечущиеся во все стороны колеса, покрышки и части мотора. Вероятно, весь вид нашей группы был очень страшен, потому что петлюровские заставы на нашем пути разбежались и мы благополучно возвратились в штаб бригады.

Каждый шофер не любит, когда его машина перегружена. Гришка особенно этого не любил. На фронте, в боях, часто не приходится считаться с возможностями машины, но Гришка из этого положения выходил обычно очень просто. Если, по его мнению, с ним село слишком много народу, он. от'ехав на несколько десятков саженей, неожиданно останавливался, начинал лихорадочно переводить с места на место рычаг скоростей, давал полный газ, пускал из глушителя густую струю дыма и, наконец, разведя руками, заявлял, что машина — „не берет". Волей-неволей лишним пассажирам приходилось слезать.

Однажды Гришка провел и совершенно самостоятельную боевую операцию. Тыловой штаб бригады, при котором следовала наша машина, неожиданно попал в руки одной из крупных банд, орудовавших в это время на Подолии. Обозным удалось разбежаться, те, которые остались были зарублены, но Гришка не хотел покидать свою машину и добровольно сдался в плен, предложив бандитам свои услуги.

Командование бандой решило до первого случая не убивать такого ценного человека, тем более, что никто из бандитов, конечно, не умел обращаться с автомобилем.

В ближайший же день атаман банды пожелал покататься. Гришка безропотно сел за руль, но, выехав на шоссе, развил бешеную скорость и в течение нескольких минут оставил позади себя все бандитские заставы. Атаман вынимал револьвер, произвел несколько выстрелов в воздух, грозил, умолял, но Гришка не остановился. Он, конечно, рисковал очень многим, но бандит не убил его, в одинаковой степени опасаясь как расправы красных, так и бешено мчавшегося автомобиля, услугами которого он пользовался первый раз в жизни. Около двенадцати часов дня в село, в котором мы стояли, влетел на всем ходу автомобиль. Еще у первой нашей заставы бандитский атаман поднял руки вверх. демонстрируя этим полную покорность судьбе. И мы его взяли голыми руками, без всяких хлопот. А Гришка был награжден орденом Красного знамени.

Я знал много шоферов гражданской войны и все они по-своему были интересны. Я сейчас сам умею управлять машиной и она не представляет для меня ничего замечательного, как в те далекие времена. Но замечательных шоферов я помню до сих пор, и даже сейчас, когда я куда-нибудь приезжаю на автомобиле и меня спрашивают про мою поездку, я всегда отвечаю, думая о своем:

— Какая машина была,— не заметил. Но шофер — блондин, еще не старый человек, очень веселый парень.

А. Гарри



... У заставы бандитский атаман поднял руки вверх, демонстрируя полную покорность судьбе...

АВТОДОР на УКРАИНЕ

С'езд Укравтодора

Кто-то из делегатов с'езда Укравтодора вспомнил *фразу Наполеона, сказанную после* русского похода: „До сих пор я знал три стихии. Четвертую я узнал в России. Это—грязь".

Сто лет назад Наполеон в грязи российских дорог потерял обоз и артиллерию. Однако, четвертая стихия дает себя знать почти также остро и теперь. По гужевым дорогам Украины провозится в год больше 3 *млн. т* груза, и бездорожье наше создает убытки в десятки миллионов рублей.

Понятно поэтому, что в центре внимания с'езда Укравтодора была борьба за хорошую дорогу и автомобиль.

Мы очень остро чувствуем нашу автодорожную бедность и без сравнений с Европой и Америкой. Из 30.725 тыс. автомобилей, которыми обладает мир, Америка имеет 24.750 тыс. автомобилей.

На с'езде Укравтодора Ю. Моора

Одна десятая всех трудящихся Америки занята в автопромышленности...

Форд собирается в нынешнем году вырабатывать 10 тыс. автомобилей в день. „Генеральная Компания Моторов" решила не отставать от Форда...

И АВТОМОБИЛЬ и ДОРОГА!

Нам, с нашими огромными степными просторами, где гужевой транспорт ложится до сих пор тяжелым бременем на переброску товаров из города в село и продуктов из села в город, где расстояние 40 верст от железнодорожной станции уже является порой непреодолимым, нам нужен автомобильный завод американского масштаба.

Ну, а четвертая стихия, а вековечное бездорожье, отрезающее села на несколько месяцев от городов?! Как быть с гужевыми дорогами? Что раньше — автомобиль или дорога?

И на это т. Осинский дал исчерпывающий ответ:

— И автомобиль, и дорога!

Нужно подготовить наши дороги. Немедленно, этим же летом взяться за работу, ремонтировать старые и строить новые.

Американцы говорят о себе, что они нация на колесах. Мы должны стать классом на колесах!

Глубоко ли проникают ячейки Автодора в толщу рабочих и селянских масс Украины?

На этот вопрос нужно дать отрицательный ответ. Правда, Украина насчитывает 75 тыс. членов, 41 окружное отделение. Но все это — город. В районах насчитывается всего 18 отделений, на селе работа идет плохо.

А между тем, Укравтодор должен сосредоточить внимание на мероприятиях по строительству сельских дорог. Ячейки Укравтодора должны помогать сельрадам (сельсоветам) в использовании самообложения для дорожного строительства и т. д.

Работы непочатый край, а нужно прямо сказать, что не только в селе, но, подчас, и в городе отмечаются случаи непонимания задач Автодора.

Один из работников сталинских профорганизаций изрек в беседе с представителем Автодора:

„Я не умею ездить на авто и мне не нужно хороших дорог".

„Дайте велосипед, агитнем за вас",— заявил в Днепропетровске тот-же профессиональный работник в разговоре.

Эти классические фразы: „Нам не до Автодора", „Мне не нужны хорошие дороги" звучат по-щедрински в украинских условиях, где, по словам представителя главного дорожного управления, на 208 тыс. *км* дороги лишь 2,4% замощены и годны для езды круглый год.

НУЖЕН ФОРСИРОВАННЫЙ ТЕМП

Конечно, нужно дать другой темп,— заявил представитель дорожного управления, рисуя перед с'ездом план пятилетки.

Впрочем, не так уж велик темп, предлагаемый дорожным управлением: пятилетка дает лишь 4 тыс. *км* каменных новых дорог и 29 тыс. исправленных, а всего 17% всей дорожной сети Украины.

Как же выйти из тяжелого положения с украинскими дорогами?

На это с'езд ответил, что нужна механизация строительных работ, использование самообложения, усиление участия промышленности в строительстве дорог и трудовое участие самого населения, которое кое-где вовсе не осуществляется (Глухов) и т. д.

Делегаты с'езда уезжали из Харькова с твердым намерением дать на местах делу автомобилизации страны и дорожного строительства тот давно назревший и совершенно необходимый новый темп, о котором много говорилось на с'езде.

Ю. Моор

„АМЕРИКАНСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ в ПРОШЛОМ и НАСТОЯЩЕМ“

Конспект лекции Н. Осинского

ВОЗНИКНОВЕНИЕ американской автоиндустрии и ее предпосылки. „Изобретение“ автомобиля и его появление на американской почве. Селден, Дюрайя, Олдс, Форд. Значение появления точно работающих автоматических станков, нормализации и стандартизации в производсвве ружей, швейных машин, велосипедов и т. п., усовершенствования способов добычи и переработки нефти, появления резиновых шин. Первые автозаводы в С. Ш., тип и цена машин, об'ем производства, борьба с Францией и Германией. Чисто сборочный характер этих заводов, кредитование их производителями частей и продавцами машин. Спекулятивный характер предпринимательства, крушение одних, быстрый рост других. Ранняя история Форда. Когда, как и почему Форд перешел от простой сборки к производству частей. Когда, как и почему он ввел основные изменения в процессе автостроения. Ранняя история Бьюика и „Генеральной Компании Моторов“ („Дженерал Моторс“). Вилльям К. Дюрант, его грюндерская деятельность, успехи и неудачи, его попытка включить Форда в „Генеральную Компанию“. Почему „Г.К.М.“ сперва перевешивала над Фордом, а затем отстала. Ранняя история Гудзона, Студебэкера, Виллис-Оверлэнда, Паккарда и Рено.

Война и судьбы американской автопромышленности. Развитие Форда. Возвращение Дюранта к руководству „Генеральной Компанией Моторов“, союз его с Дюпоном, основание Шевролэ. Новые успехи и новые грюндерские излишества. Раздел Доджей с Фордом, основание „Бр. Додж“, характер и успехи этой фирмы. Основание Нэша. Положение других заводов. Технические усовершенствования, введенные в начале войны. Экспорт во время войны. Что определило перевес американской автопромышленности над европейской.

Послевоенный „бум“ и кризис 1920/21 г. Как Форд перенес кризис. Кризис „Генеральной Компании“. Дюрант терпит крушение, хозяевами становятся Дюпон и Морган. Реорганизация „Генеральной Компании“, ее „лозунги“ и организационные принципы (в частности своеобразное „планирование“), ее состав, ее новые успехи. Положение остальных заводов (в частности Студебэкера). Развитие экспорта и сборки за границей.

Начало первой стадии борьбы между Фордом и „Генеральной Компанией Моторов“. Слабые стороны позиции Форда (неповоротливость, пренебрежение отделкой, отсутствие финансовых связей). Устаревание модели „Т“. Как это отражалось на продукции обоих концернов. Появление новых конкурентов у Форда—Виллис-Оверлэнда и Дюранта. Рост „шестицилиндрового“ рынка и заводов на него работающих. История продажи Доджа.

Кризис модели „Т“, „пятидневная неделя“, закрытие Форда, общая депрессия в автоиндустрии и в промышленности вообще. Кто выиграл во время депрессии.

Новая модель Форда и борьба на рынке в 1928 году. Новые модели „Уиппет“ и „Стар“, снижение цен. Ход развертывания производства Форда и угроза перепроизводства. Ухудшение дел у Шевролэ и Бьюика. Неполадки у Доджа. Положение Виллис-Оверлэнда. Серия слияний: Крейслер — Додж, Студебэкер—Пирс—Арроу, Хэпп—Чандлер. Кто еще намечается к слиянию.

Положение дел в конце 1928—начале 1929 года и перспективы 1929 года. Новая модель Шевролэ. „Шесть цилиндров по цене четырех“. Как сделан был переход на шесть цилиндров. Срок развертывания у Форда и Шевролэ.

Вопрос о размерах производства в 1929 году, о емкости рынка, об экспорте. Перелом в установке автозаводчиков в сторону внешней экспансии. Может ли она разрешить затруднения 1929 г.

Новый Шевролэ и Форд. Будет ли Форд разбит Шевролэ? Будет ли модель „А“ долговечной? Новый Шевролэ и „шестицилиндровый“ рынок. Вероятность дальнейшей концентрации и выхода из строя ряда заводов. Перспектива „третьего треста“ и кто в него может войти. Итоги общего роста и концентрационного движения в американской автопромышленности.

Выход американцев на заграничный рынок. Их роль во внеевропейских и европейских странах. Форд, „Генеральная Компания Моторов“ и „независимые“ в Европе. Перспективы сопротивления им европейских заводчиков.

Затруднения американской автопромышленности, как одно из проявлений общей необходимости заграничной экспансии. Данные об экспансионных успехах химической и электрической промышленности, промышленности с.-х. машин, станков и т. п. Быстрая экспансия будет форсировать автомобилизацию мира. Она же — одно из слагаемых будущего мирового конфликта. Автомобиль, грядущая война и СССР.

ВНИМАНИЮ АВТОДОРОВЦЕВ г. МОСКВЫ!

В середине марта тов. **Осинский** прочтет лекцию на тему: **„Американская автомобильная промышленность в прошлом и настоящем“**.

В лекции будет дан обзор истории развития автоиндустрии в Соединенных Штатах и приведен ряд новых данных о возникновении, развитии и борьбе американских промышленных гигантов.

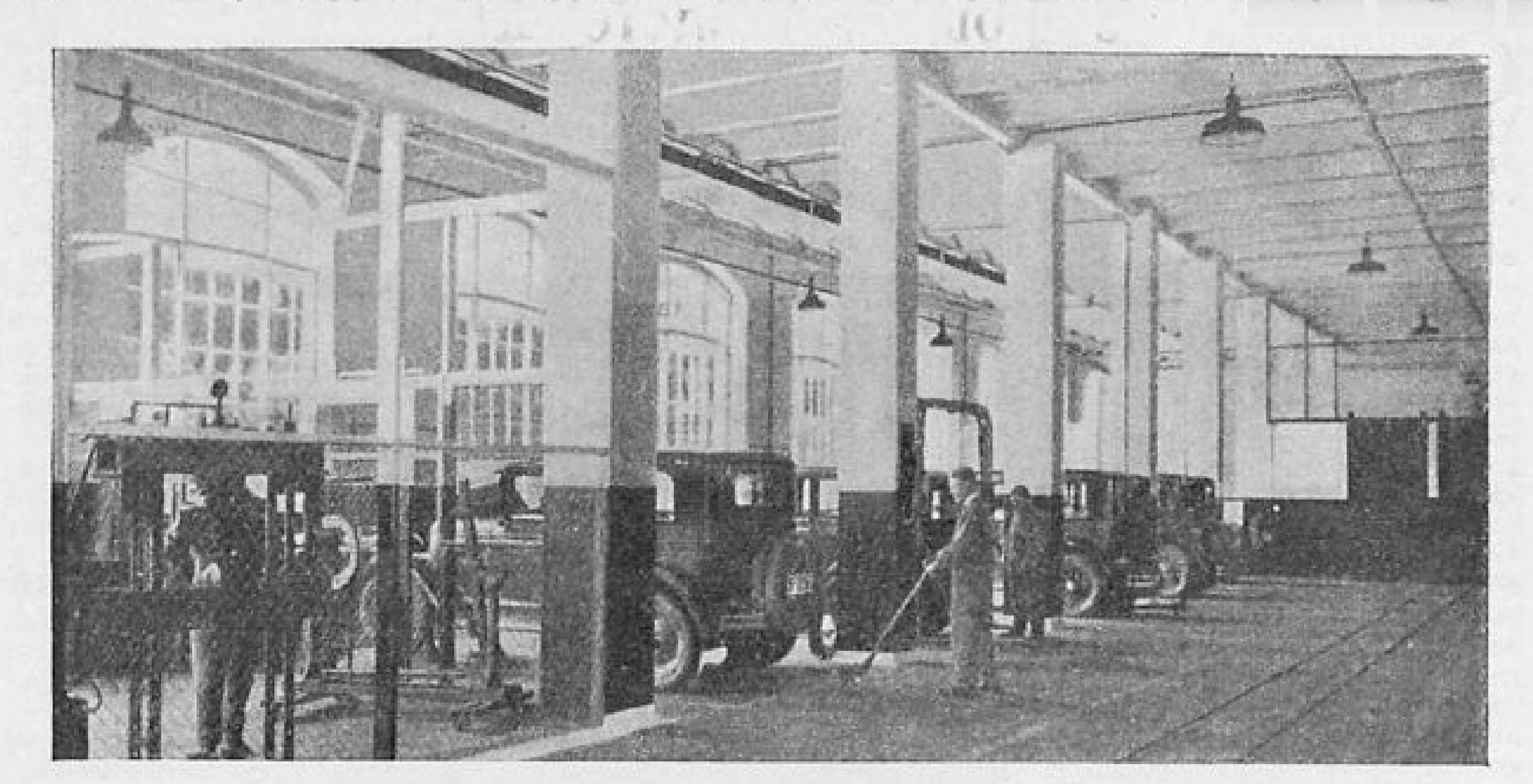
Кроме того, будет дан очерк положения дел на фронте американской „автомобильной войны“ в настоящий момент.

Каждый автодоровец должен быть в курсе автомобильных проблем не только СССР, но и всего мира. В автодоровской агитации видное место занимает матерקал из опыта технически высоко развитых стран.

Поэтому:

1. **Следите за об'явлениями** об этой лекции.
2. Явитесь на нее в **большом числе** и распространите возможно больше билетов.

СТАНЦИИ АВТО-ОБСЛУЖИВАНИЯ в АМЕРИКЕ



В одной из зал станции авто-обслуживания

Уже несколько лет „ремонтные автомобильные станции" служат предметом особенных забот американских автомобильных фабрикантов и продавцов.

В Америке очень скоро пришли к выводу, что хорошо поставленная „ремонтная станция" более важна для фабриканта, чем для потребителя; избалованный огромным и разнообразным предложением, покупатель предпочитает купить машину той фирмы, ремонтная станция которой более аккуратно и быстро исправляет все мелкие и крупные поломки или недочеты, обнаружившиеся в машине.

Особенно отчетливо это можно наблюдать в крупных городах, где имеется значительное число филиалов различных фирм: покупатели идут к той фирме, у которой лучше всего поставлен отдел „обслуживание покупателя".

Самый большой американский автомобильный концерн „Генеральной Компании Моторов" проводит в этом направлении целый ряд мероприятий. Фирмы, торгующие машинами этого концерна, получают от него финансовую и техническую помощь для организации предприятий „обслуживания покупателя". За последние полгода этой фирмой в Детройте, в центре города, выстроены два грандиозных шестиэтажных здания, в которых одновременно ремонтируются несколько сот машин „Бьюик" и „Оклэнд". В целом ряде других городов построены такие же „станции", где покупатель может получить необходимые запасные части и заплатить такую же цену за ремонт, как и в другом городе.

Процедура сдачи машины в ремонт весьма характерна: покупатель в'езжает на „станцию" и об'ясняет замеченные дефекты. После этого специальный человек усаживается в машину и возвращается через несколько минут.

Диалог происходит обычно следующий:

— В вашей машине необходимо ремонтировать диференциал — это будет стоить 10 долларов".

— Когда будет готово?

— Через 4 часа.

Уходя покупатель знает, что уже через 3 часа машина будет готова; прожекторы, стекла и кузов будут тщательно вытерты до блеска; никаких следов или масляных пятен после ремонта нигде не останется.

Немецкое представительство „Генеральной Компании Моторов" использовало весь имеющийся в деле „обслуживания покупателя" опыт Америки и с успехом его применяет в Германии. В начале этого года при Берлинском отделении была открыта показательная ремонтная станция, в которой, в первую голову, все другие представители этой фирмы получали указания и материалы по устройству у себя в городах подобных мастерских. Здесь они могли наблюдать в действии наилучшие ремонтные станки и приспособления, проверенные специалистами, что освобождало их от излишнего экспериментирования и денежного риска. Для заведующих мастерскими при показательной станции открыты двухнедельные бесплатные курсы.

Инженер Гарлен в специальной статье предлагает всем крупным немецким фирмам („Оппель", „Бреннабор", „Хорх") с'организовать на первое время хотя-бы общую для них ремонтную станцию в центре Берлина. Каждая фирма имела бы в этом случае отдельные склады запасных частей и специального инструмента; всякие же сварочные аппараты, ручные, шлифовальные станки, масло, бензин и т. д., а также промывочные и лакировочные отделения могли бы быть общие. Общими могут быть также испытательные станки.

Эта статья встречена сочувственно немецкими фирмами, и повидимому, в ближайшее время следует ожидать в Германии широкого распространения подобных станций авто-обслуживания, рентабельность которых в последнее время блестяще доказана в Америке.

СНАБЖЕНИЕ АВТОХОЗЯЙСТВ

Официальные статистические данные С. А. С. Ш. показывают, что за 1928 год автопарк там увеличился до 24.750 тысяч автомобилей (на 1 января 1929 года), причем выпуск новых автомобилей дал 4.630 тыс. единиц на общую сумму 3.045.820 тыс. долларов.

Автотранспорт использовал резины на 670 млн. долларов, запасных частей, аксессуаров и оборудования — на 950 млн. дол., горючего на 1 миллиард дол., смазочных материалов на 40 млн. долларов.

Обслуживание автотранспорта осуществляли 53.125 торговых фирм, 51.600 общественных гараж., 95.400 ремонтных мастерских, 317 тыс. распределительных пунктов для бензина, располагавших 604 тысячами бензиновых насосов.

Америка нам, конечно, не указ, но здравый смысл для нас обязателен.

СССР по последним данным ЦУМТ'а имеет 16 тысяч автомобилей. Опытные данные говорят, что этот небольшой парк все же потребляет в течение года: горючего на 21 млн. рублей, смазочных материалов на 1 млн. руб., авто резины на 20 млн. руб., запасных частей и автопринадлежностей на 11 млн. руб., инструмента, металлов и предметов оборудования гаражей и ремонтных баз—на 6 млн. рублей; в результате изнашивания парк пополняется автомобилями внутреннего производства на 20 млн. рублей, автомобилями импортными на 6 млн. рублей, старыми машинами на 2 млн. руб. и специальными на 3 млн. рублей. Всего, следовательно, наш автопарк потребляет в течение года около 90 млн. рублей.

Дефектов в деле автоснабжения не мало. Все знают беспорядочное ведение импорта, наградившее автопарк Союза разносерийными автомобилями; хронический недостаток запасных частей, автопринадлежностей и необходимых при эксплоатации и ремонте материалов; простой из-за отсутствия нужного размера резины; недостаток бензина на местах, даже в таких пунктах как Воронеж; бесплановость в распределении машин по хозяйствам и т. д.

В автоснабжении нужна ставка на внутреннее производство.

Об'единение импорта и внутреннего снабжения даст возможность экономить валюту.

Центральный снабженческий орган обеспечит бесперебойное снабжение мелких автохозяйств резиной нужных размеров, нефтью и позволит воздействовать на поставщиков в области улучшения качества резины, горючего и смазочных материалов.

Ликвидацией Автопромторга закончен пятилетний ведомственный спор между НКПС и Наркомторгом об авто-импорте, спор который несомненно нанес крупный ущерб государству.

На ошибках учатся. Необходимо принять меры к тому, чтобы созданный в лице Госторга автоснабженческий орган, мог бы наладить снабжение автохозяйств подвижным составом и всем необходимым.

В то же время необходимо, чтобы Госторг интересовался не только импортом, но и, главным образом, снабжением автохозяйств СССР из внутренних источников.

Вл. Кононов

К СВЕДЕНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ „ЗА РУЛЕМ“

Продолжение цикла статей **проф. Е. А. Чудакова „Устройство автомобиля“** будет печататься в ближайших номерах нашего журнала.

Статьи проф. Е. А. Чудакова, как и в прошлом году, будут иллюстр. чертежами и снимками.

ДВУХЭТАЖНАЯ УЛИЦА в ЧИКАГО



Перенасыщенность автотранспортом таких крупных городов Америки, как Нью-Иорк, Чикаго и др. сделали пропускную способность улиц недостаточной. Улицы требуют расширения, которое невозможно в слишком застроенных городах. В технических журналах Америки и Англии появились в последнее время всевозможные проекты разрешения этого вопроса, дающие иногда довольно фантастические варианты.

Американский архитектор Эванс, строитель двухэтажной улицы в Чикаго, первый осуществил идею постройки многоэтажных улиц для разгрузки движения в деловых частях города. Двухэтажная улица в Чикаго проходит вдоль реки Чикаго и служит, главным образом, для отвода от пристаней грузового движения, независимо от легкового, проходящего на верхнем уровне.

Сооружение представляет собой двухярусную железобетонную галлерею, верхняя часть которой — открытая улица, обнесенная со стороны реки парапетом, а нижняя перекрыта железобетонной плитою по массивным железобетонным столбам. Нижняя галлерея имеет со стороны набережной большие световые проемы для доступа дневного света. Расстояние между уровнем нижней и верхней улиц—3,7 метра.

Из прилегающих 11 улиц 7 примыкают к верхнему уровню, а 4 к нижнему. Все движение, происходящее по верхней галлерее, имеет выход в любую из семи примыкающих улиц. В'езд в нижнюю галлерею может быть произведен через оба конечных спуска, либо через любую из четырех примыкающих улиц. У обоих концов движение может быть направлено по верхней или по нижней галлерее.

Постройка была начата в ноябре 1924 года и закончилась в 1928 году.

Наше фото изображает двухэтажную улицу уже открытую для движения. Нижний полуэтаж служит для хранения грузов, разгружаемых на пристани, средний этаж,— главным образом, для грузового движения, вывозящего хранящиеся и прибывающие на пристань товары; верхняя улица служит для пропуска легкового движения значительного в этом деловом квартале, где сосредоточены коммерческие предприятия.

Постройка обошлась в 22 млн. долларов, включая пять миллионов уплоченных за снесенные для постройки здания.

Признаком необходимости этой постройки для Чикаго может служить указание, что стоимость окружающих двухэтажную улицу владений, увеличилась с 200 до 300 миллионов долларов, дав тем самым муниципалитету, произведшему эту работу, возможность увеличить налоговые получения с недвижимых имуществ этого района.

К СВЕДЕНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ и ПОДПИСЧИКОВ.

В редакцию поступают многочисленные требования на комплекты журнала „За Рулем" за прошлый год.

Редакция сообщает что **первые 3 номера журнала за 1928 г. разошлись полностью.**

Осталось лишь ограниченное количество номеров, начиная с №, 4. Комплекты журнала из 6 номеров (4—9) высылаются по цене 1 р. 50 коп.

Требования адресовать: Москва 6, Страстной бульвар, 11, „Огонек", отделу распространения.

ДОЛОЙ ПЫЛЬ и ПЕСОК из ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ ЛЕГКИХ!

ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ работы по перекрытию в наступающем строительном сезоне московских мостовых асфальтом, каменными кубиками (диабаз) и булыжником, вероятно, уже начались.

Снова, как и в прежние годы, жители Москвы будут вдыхать пыль и песок, которые вихрем подымаются от новых мостовых. Асфальт, конечно, до известной степени уничтожает и пыль, и грязь, и песок. Нет ничего более варварского, чем засорять легкие населения песком и пылью.

Вместо того, чтобы заливать швы между брусчаткой, которая укладывается на бетонном основании, какой-нибудь связывающей жидкостью, применяемой давно за границей, мы засыпаем камни песком. Пройдет, мол, дождик, он утрамбует. Дикая некультурность — полагаться на дождь.

Совершенно прав был в своих прекрасных, но еще кое-кем неоцененных фельетонах (в „Известиях", кажется, за год до смерти) Л. Б. Красин, указывая на применяемое в Москве антикультурное, антигигиеническое замощение улиц. Говорят, что после этих фельетонов собирались наши специалисты, соглашались с доводами Л. Б., учено покачивали головами и не менее учено приводили контр-доводы. Короче говоря, песок остался и до сих пор является главным строительным материалом, употребляемым московским коммунальным хозяйством.

Песок в известных количествах применяется при мощении улиц и за границей, но там он является подсобным строительным материалом, а не главным. А у нас мостовые строятся так, что спустя короткий срок они проваливаются. Специалисты из МКХ об'ясняли это тем обстоятельством, что они строились во время дождя, осенью. И здесь дождик!

Мы ждем извещения МКХ, считающегося образцовым коммунальным хозяйством страны и подающего пример другим городам, о прекращении постройки в Москве мостовых из булыжника и о переходе на асфальт или на диабаз, но чтобы уж по европейски или по американски.

Довольно кустарничества и красного пошехонства! Необходима решительная охрана здоровья населения.

Мих. Презент

ДОНБАССУ НУЖНЫ АВТОБУСЫ и ХОРОШИЕ ДОРОГИ!

БЕЗДОРОЖЬЕ все отчетливее становится тормозом на пути хозяйственного и культурного роста СССР. Особую остроту и значительность приобретают вопросы дорожного строительства и местного транспорта в центральных промышленных базах страны — Донбассе, Урале, Кривовожьи и др.

Самый мощный рычаг индустриализации СССР — Донбасс находится в исключительно плачевном состоянии. В рабочих поселках, как правило, нет ни мостовых, ни тротуаров. Дальность расстояния от места работы до места жительства рабочих, в условиях Донецкого бездорожья, тормозит создание постоянных кадров рабочей силы и затрудняет борьбу за интенсивность труда.

Что сделано в Донбассе для смягчения дорожного „голода"?

Кое-где строятся дороги (между Алчевском и Лозовой-Павловкой, между Никитовкой и Горловкой), в отдельных колониях идет мощение улиц, но решительного сдвига в деле дорожного строительства Донбасса эти меры дать не могут.

Основной задачей хозяйственных и профессиональных органов, а также автодоровской общественности является мобилизация в первую очередь местных сил и средств на борьбу с бездорожьем.

Высший Совет Народного Хозяйства поднял сейчас вопрос о том, чтобы начисления в местный бюджет, взимаемые с каменноугольной промышленности в значительных суммах выделялись бы ежегодно специально на дорожное строительство. Реализация такого проекта усилит приток средств и создаст твердую базу в деле расширения строительства шоссейных и грунтовых дорог.

Помимо дорожного строительства, крупную роль в деле улучшения бытовых условий горнорабочих играет и организация междурудничного автобусного движения.

Пока в этом отношении фактически ничего не сделано, в то время, как вопрос об организации автобусного движения в Донбассе один из существенных.

Работа ячеек Автодора в Донбассе приобретает особый смысл в сочетании с задачами индустриализации страны и успешного разрешения топливной проблемы в СССР.

Только вовлекая все более широкие массы рабочих в автодоровские ячейки, можно добиться решительного сдвига в борьбе с бездорожьем Донбасса.

Л. Бронштейн

2 — 4 марта состоится Московская губернская конференция Автодора. Конференция заслушает отчет Центрального Совета Автодора и временного правления Московского отделения, доклады ЦУМТ'а о состоянии автотранспорта и Автотреста о перспективах автостроения, губернского дорожного отдела и МКХ о мостовых и дорогах Москвы и губернии; затем конференция выберет правление и ревизионную комиссию Московского отделения и изберет делегатов на Всероссийский с'езд Автодора.

Конференция об'единит около 430 делегатов от коллективов Москвы и около 65—от уездов. Кроме того, приглашены представители заинтересованных организаций.

Страница вторая

Научная задача № 3

Во время движения автомобиля колесо прижато к земле весом машины.

Получаются ли вследствие этого воздушные течения внутри камеры и куда они направлены — по или против направления вращения колеса?

Ваше мнение, товарищи читатели?

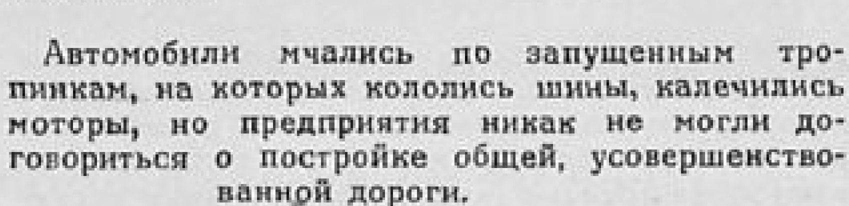
Задача № 4

Дорожная рационализация

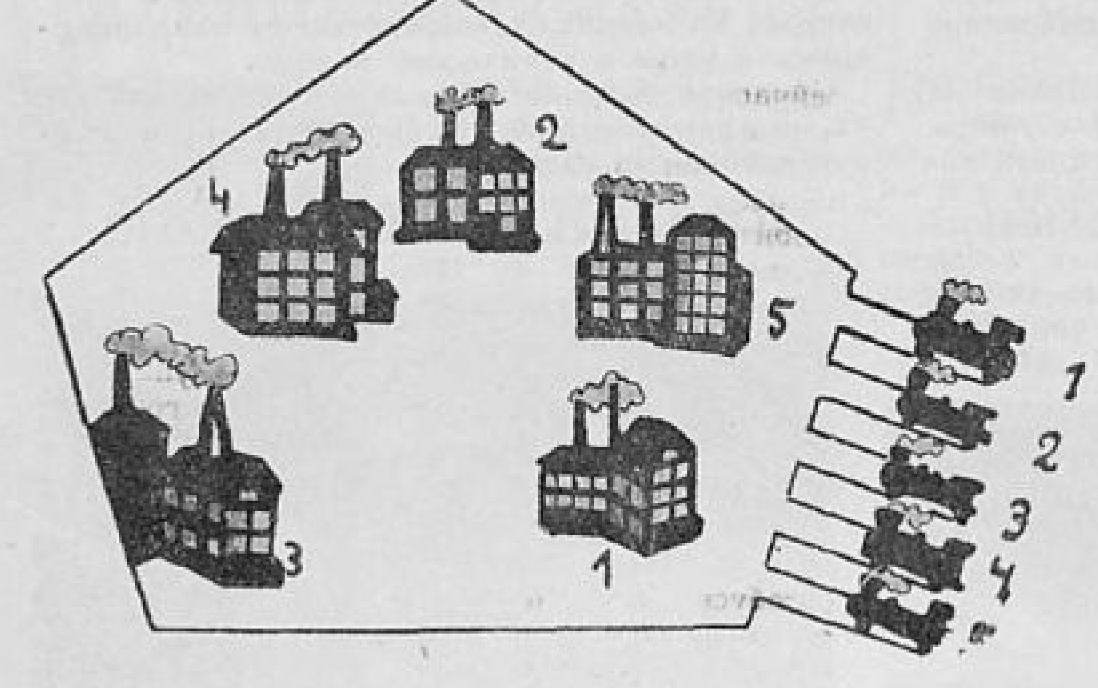
На большом участке земли одного из богатых штатов Сев. Америки расположились пять крупных промышленных предприятий.

Предприятия производили одни и те же товары и взаимно пылали свирепой ненавистью конкурентов.

К участку подходит специальная железнодорожная ветка и на вокзале каждое предприятие имеет свою платформу; дальше, непосредственно к заводам, сырье и товары подвозились автотранспортом.



Автомобили мчались по запущенным тропинкам, на которых кололись шины, калечились моторы, но предприятия никак не могли договориться о постройке общей, усовершенствованной дороги.



Наконец, одно предприятие начало строить дорогу и построив—запретило всем остальным четырем заводам не только пользоваться своей дорогой, но даже пересекать ее.

Остальные предприятия тоже начали строить дороги от платформ к своим заводам, в свою очередь запретив пересекать их конкурентам или пользоваться ими.

В результате—пять платформ соединились с 5 заводами внутри участка 5 длинными и неудобными путями, но без одного пересечения во славу капиталистической дорожной рационализации.

Попробуйте показать, как, приблизительно, можно было провести эти непересекающиеся дороги.

В № 3 журнала „ЗА РУЛЕМ" мы поместили первую страницу „Отдых автодоровца". Здесь мы помещаем ответы на первые две задачи этого отдела для того, чтобы читатели „ЗА РУЛЕМ" могли проверить свои решения. В следующих страницах „Отдыха автодоровца" мы напечатаем фамилии решивших задачи, а также будем помещать лучшие из задач, присланных читателями.

Решение задачи № 1 „Вверх и вниз"

Поездка вверх и вниз отняла два часа. Машина спускается вниз в 9 раз быстрее, чем поднимается в гору. Поэтому, за ту часть времени, что ушла на под'ем, машина могла бы успеть скатиться вниз 9 раз. Значит, всего за два часа машина могла бы 10 раз с'ехать с горы. Но за два часа, при скорости спуска 45 *км* в час, машина прошла бы 90 *км*. Другими словами, 10 раз повторенный спуск составляет 90 *км* а весь под'ем, следовательно, имеет в длину 9 *км*!

Решение задачи № 2 „Затруднения в дороге".

Дележ не так труден, как может показаться. Шоферы имеют 7 полных бидонов и 7 наполненных наполовину. На долю каждого из шоферов придется $3^1/_2$ бидона бензина. Бидоны тоже делятся поровну. Всех бидонов 21; значит каждый получает 7 бидонов. Пусть, например, первый шофер берет только один полный бидон. Чтобы получить полностью свою долю бензина — $3^1/_2$ бидона, ему следует взять еще пять половинок. Недостающий ему седьмой бидон он берет, конечно, пустой. Двум другим шоферам остались: 6 полных бидонов, 2 наполовину полных и 6 пустых. Это делится поровну — каждому три полных, одну половинку и три пустых бидона. Каждый шофер получил, как и следует, $3^1/_2$ бидона, а всего 7 бидонов.

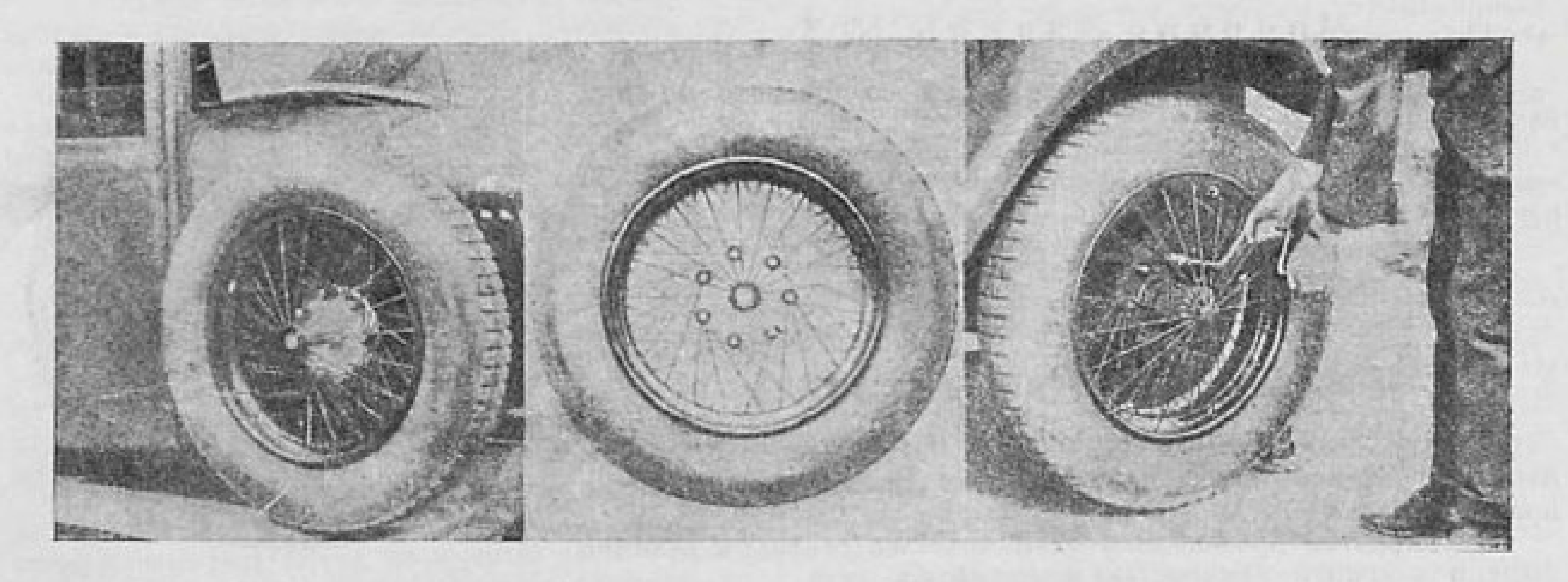
Не трудно найти и другой способ дележа.

Оба решения схематически запишутся так:

	1-й способ	2 й способ
1-й шофер	1 5 1	3 1 3
2-й „	3 1 3	2 3 2
3-й „	3 1 3	2 3 2

Например, при втором способе, 1-й шофер получает 3, 1, 3, т.-е. три полных, одну половину и три пустых бидона. Кроме этих двух—решений больше нет.

СМЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ КОЛЕСА



ФИРМА Рудж-Витворт недавно выпустила новый тип автомобильных сменных колес, в которых ступица заменена рядом расположенных по окружности ушков. В эти ушки ввинчиваются внутренние концы спиц. Спицы наружного ряда расположены радиально и посредине ввинчены в коническое кольцо.

При монтаже колесо надевается ушками на шпильки ступицы и кольцом на конус ступицы. Этими колесами могут быть заменены почти все применяющиеся сейчас сменные колеса и лишь в некоторых случаях может понадобиться пригонка места под коническое кольцо с наружным рядом спиц.

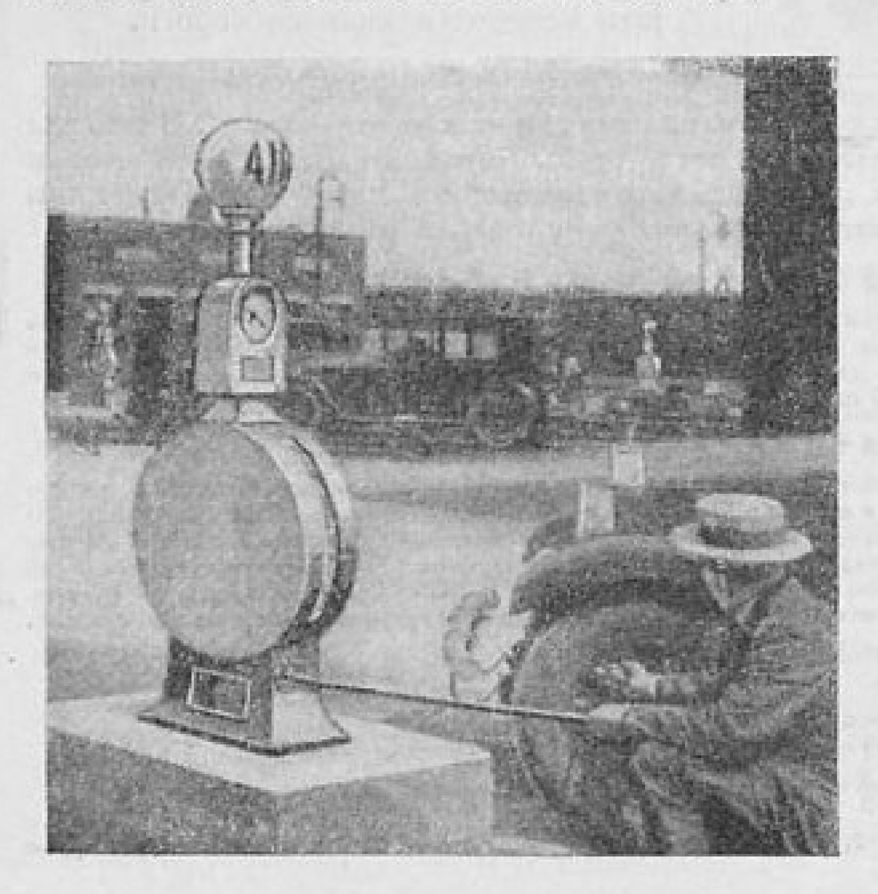
Все спицы колеса прямые, не изогнутые, нарезанные на концах, непосредственно ввинчивающиеся в ушки и коническое кольцо.

Основное достоинство колес — это малый вес их, не превышающий $^{2}/_{3}$ обычного веса сменных автомобильных колес.

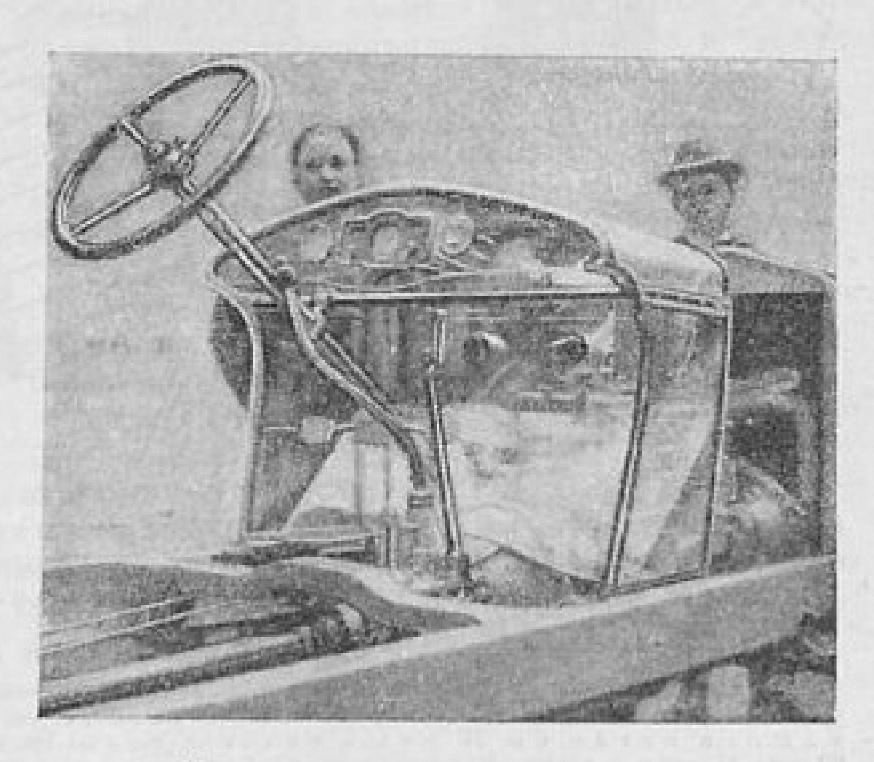
ВОЗДУШНЫЕ КОЛОНКИ

В АМЕРИКЕ, стране наиболее развитого автомобильного движения, применяются все меры, чтобы облегчить и упростить работу водителя машины.

На ряду с бензиновыми колонками, снабжающими автомобили бензином, за границей широко распространены колонки с сжатым воздухом. Каждый автомобилист, за небольшую плату, может подкачать свою машину простым присоединением воздухопровода к вентилю камеры.



ПРОЗРАЧНЫЙ ЩИТОК

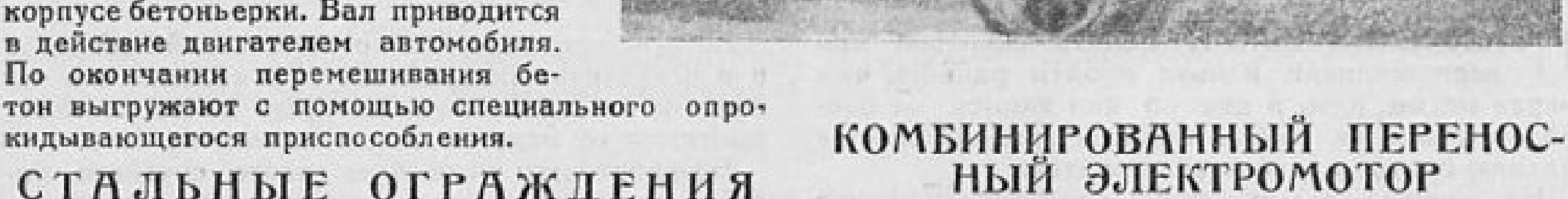


КАЖДЫЙ шофер из своей практики знает сколько лишнего времени приходится затрачивать на то, чтобы при самой небольшой неисправности в моторе, остановить машину, сойти с сиденья, открыть капот мотора и посмотреть в чем дело.

Стремясь всячески облегчить труд шофера и сделать так, чтобы вся работа мотора была у него постоянно на виду — на Западе сконструировали передний щиток из специального небьющегося стекла.

Благодаря этой конструкции водитель непрерывно может следить за работой мотора.

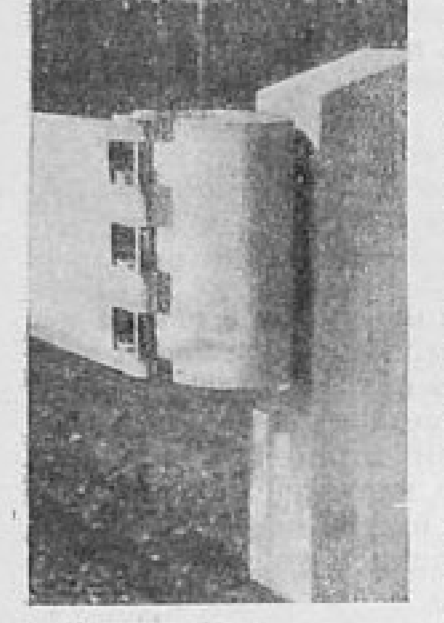
АВТОМОБИЛЬ для БЕТОННЫХ РАБОТ



Чрезвычайно интересен и рационален изображенный на рисунке специальный автомобиль, представляющий, своего рода, подвижную бетоньерку.

Этот автомобиль работает так: на складе строительных материалов корпус бетоньерки нагружают, в строго определенном количестве, песком, щебнем, гравием, цементом и водой, последняя — в специальном изолированном резервуаре. По окончании нагрузки грузовик отправляется к месту работы. По прибытии на место переливают воду и тщательно перемешивают массу бетона специальными лопатами, расположенными на горизонтальном валу в корпусе бетоньерки. Вал приводится в действие двигателем автомобиля. По окончании перемешивания бетон выгружают с помощью специального опрокидывающегося приспособления.

СТАЛЬНЫЕ ОГРАЖДЕНИЯ



Случайные неисправности тормозов и органов рулевого управления, при езде по горным дорогам, часто влекут за собой тяжелые катастрофы.

Обычные деревянные ограждения или даже барьеры каменной кладки не всегда могут выдержать силу удара тяжелого быстро движущегося автомобиля.

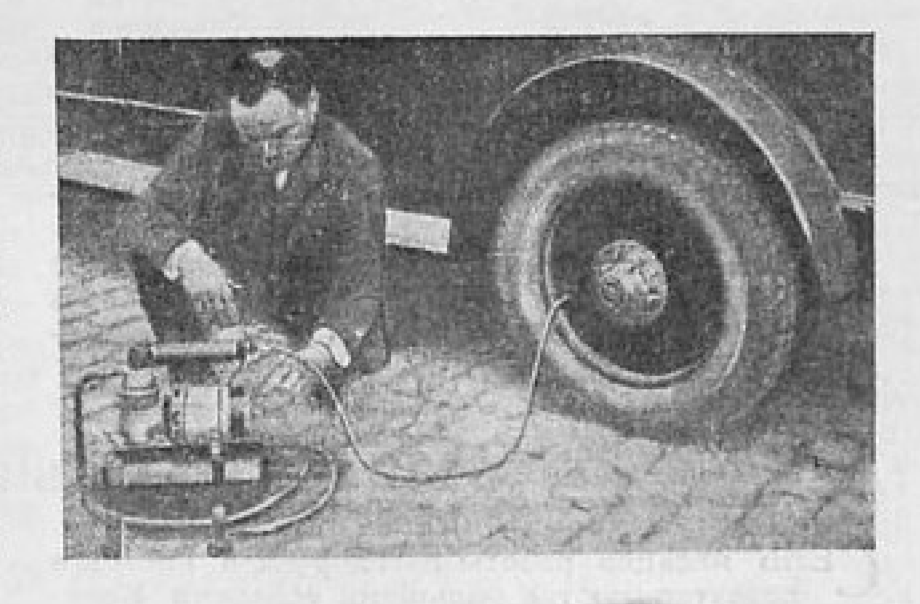
В виду этого, в Америке на горных дорогах стали применять в качестве ограждения широкие стальные ленты, прикрепленные к опорным столбам с помощью особого пружинящегося устройства.

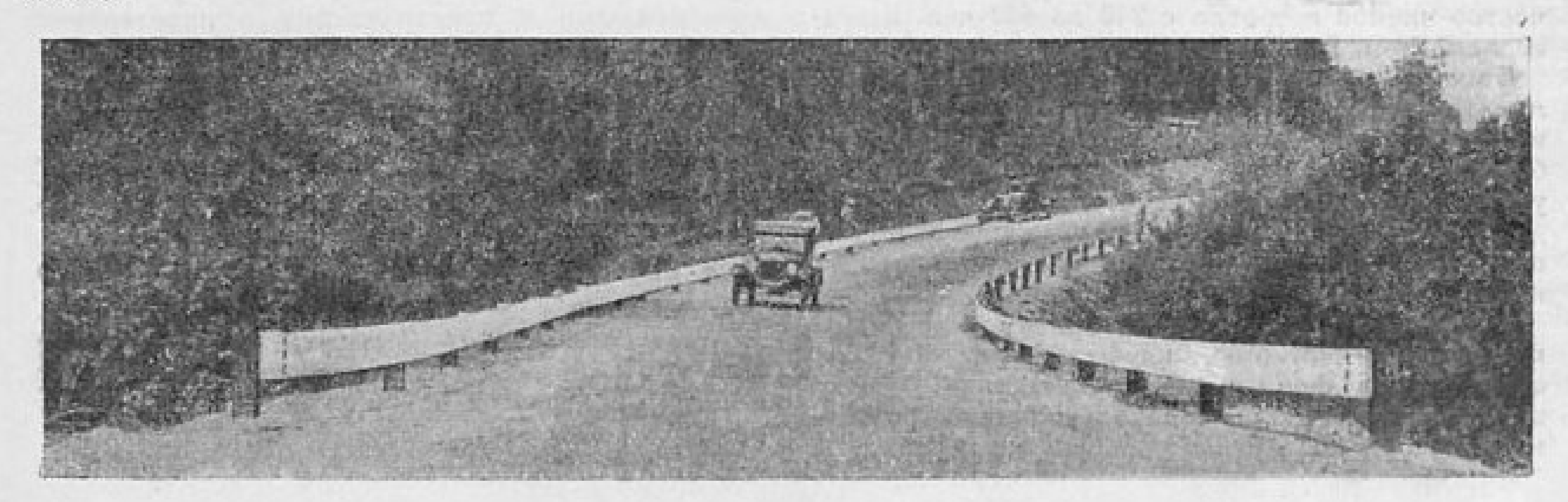
Нижний снимок изображает общий вид устройства такого ограждения, а на снимке слева показано пружинящее крепление ленты к опорному столбу.

КОМБИНИРОВАННЫЙ ПЕРЕНОСНЫЙ ЭЛЕКТРОМОТОР

Во Франции выпущен маленький переносный электромотор в $^{1}/_{4}$ лош. силы, который служит не только для накачивания автомобильных камер, но и в качестве пылесоса.

Легкий вес мотора, простота обращения и дешевизна делают его доступным для широких слоев автомобилистов?





АВТОМОБИЛИЗИРОВАННАЯ „ЛЕГКАЯ КАВАЛЕРИЯ“

ПОСТАНОВЛЕНИЕМ центральных органов все авто-имущество, пришедшее в негодность или утратившее эксплоатационное значение, принадлежавшее хозяйственным организациям, безвозмездно передается коллективам Автодора. Благодаря этому многие ячейки Автодора получили возможность ознакомиться с авто-делом практически. В результате осуществления постановления ЭКОСО харьковские ячейки получили свыше 20 старых машин и большое количество деталей. Но это далеко не исчерпывает залежей „авто-барахла“ наших государственных учреждений,— многие из них еще не открыты.

Это натолкнуло Харьковский окравтодор на мысль об организации своеобразной, на манер РКИ, „легкой кавалерии“, в задачу которой входит обнаружение на кладбищах, автобазах и в крупных гаражах негодного к эксплоатации автоимущества, и передача его в распоряжение ячеек.

Нам кажется, что опыт Харьковского окравтодора будет полезен другим крупным городам, где имеются большие авто-хозяйства. Создавайте всюду автодоровскую „легкую кавалерию“, чините негодное авто-имущество!

Харьков — *Арк. Бабич*

РАЦИОНАЛИЗИРУЙТЕ и УДЕШЕВИТЕ ПСИХОТЕХНИКУ!

ПСИХОТЕХНИЧЕСКИЙ *осмотр шоферов при* всем желании нельзя пройти раньше, чем через месяц, а то и два со дня записи на очередь; после же самого осмотра приходится еще неделю-полторы ждать результатов.

Не мешало бы кое-кому призадуматься над вопросом о создании еще хотя бы одной психотехнической лаборатории, чтобы разгрузить их от очередей и, главное, ускорить прием „пациентов“, рискующих опоздать с записью в учебное заведение или поплатиться за прогул.

Кстати, нельзя ли психотехнической лаборатории сократить плату за осмотр вообще, а в частности с безработных, которые зачастую отказываются от осмотра за неимением средств.

Безработному тяжело из своего скудного пособия вносить высокую плату за ученье, а ведь ему к тому же приходится платить за осмотр от 2 до 6 руб., за фотографию — 2 р., за справку о несудимости — еще 2 р. и т. д., и т. п.

Не много ли с безработных!

Г. Страхов

АВТОДОР в КОМВУЗЕ

КОЛЛЕКТИВ Автодора учащимися Ленинградского коммунистического университета был организован после летних каникул 1928 года. В настоящее время еженедельно проводятся занятия автомобильного кружка, средняя посещаемость которого 35 чел. К весне закончится капитальный ремонт приобретенного автомобиля „Рено“. Завербовано в общество 100 чел. Работа коллектива ведется по плану и в контакте с другими общественными организациями.

Один из существенных недочетов в работе нашего коллектива—это слабый приток новых членов. С целью агитации мы проводим раз'яснительно-вербовочную кампанию и, кроме того, от'езжающим товарищам даем задания организовывать ячейки Автодора на местах.

Все наши мероприятия охотно поддерживаются партколлективом и правлением университета.

Ленинград — *А. Ионов*

ОДИН из ДЕЯТЕЛЬНЫХ КОЛЛЕКТИВОВ

СЕМЬ месяцев работы автодоровцев Госторга характеризуются большими успехами. Количество членов возросло с 240 до 422 чел. и таким образом коллектив почти удвоил свои ряды.

Более 50% всей членской массы являются подлинным активом Автодора; до 150 чел. прошли и проходят шоферские курсы, около 50 чел. работают в качестве уполномоченных, более 30 чел. участвуют в различных секциях и коммиссиях.

До сих пор в достаточной степени успешно проявили себя лишь организационно-финансовая и авто-мото-секции.

Первая из них вовлекла в юридические члены коллектива месткомы, клубы и т. д., а также организовала фонд целевого накопления; вторая приобрела мотоциклы и довольно широко развернула в своем коллективе учебную работу.

Секции — водно-моторная, дорожная и велосипедная пока еще не проявили себя, но уже вплотную подошли к практическому осуществлению намеченных планов.

За время своего существования коллектив госторговцев выпустил три номера стенной газеты, при чем последняя „стенная“ „Все в Автодор“, кстати сказать, печатная, дает на своих страницах не мало информационного материала о работе коллектива, агитирует за Автодор и отмечает некоторые недочеты, требующие устранения.

Тираж стенгазеты — 2 тысячи экз., говорит о том, что Автодор среди рабочих и служащих Госторга пользуется большой популярностью.

Москва — *Эн.*

ДЕЛА ТИФЛИССКИЕ

В ЯНВАРЕ прошлого года в Тифлисе был организован Закавтодор. Массы проявили к нему большой интерес. По предприятиям и учреждениям быстро начали создаваться коллективы Автодора. Но в своей работе они наталкивались на бездеятельность президиума Закавтодора, который ничего не предпринимал для создания отделений Автодора во всех республиках Закавказской федерации.

Исполнился год существования Закавтодора. Интересно будет ознакомиться с итогами его „деятельности". Осенью прошлого года состоялось организационное совещание Автодора Грузии. Его президиум не на много отличается по своей деятельности от старшего собрата. За 4 месяца своего существования он собирался всего 2—3 раза и лишь отдельные его члены проявили энергию и инициативу на работе в обществе.

Большим толчком послужила организация коллектива Автодора при автоклубе. В коллективе состоит 70 членов клуба. Бюро сразу взялось за работу. Авто-мото-секции клуба по плану должны перейти в ведение Автодора.

Коллектив выпустил стенной бюллетень, где были подробно освещены вопросы автодоровского движения. На одном из собраний коллектива был поставлен доклад представителя Автодора ЗСФСР об итогах дорожного с'езда. Отдельная колонна автодоровцев в Октябрьской манифестации привлекла всеобщее внимание. Впереди ехал мотоцикл с надписью на кумаче—„Автодор идет". За мотоциклом плелись грузинская арба и телега, изводя следовавшие за ними мотоциклы и автомобили, переполненные членами коллективов Автодора. Наш коллектив много сделал для создания других коллективов по городу. К настоящему времени их уже 15. Бюро коллектива при автоклубе в данный момент представляет собой как бы городское отделение общества. Коллектив при Политехническом институте насчитывает свыше 400 членов. Организованы коллективы в воинских учреждениях и частях, Закомесе и др. Общее число членов Автодора по Тифлису не превышает в данный момент тысячи человек.

Автодор в ближайшее время займет прочное положение среди других общественных организаций, если мы только немедленно создадим рабочий аппарат.

„Почетный" президиум нам не нужен.

Ю. Зубаров

КОЛОМЕНЦЫ и АВТОДОР

ИНИЦИАТИВНАЯ группа из 8 человек была создана в Коломне в ноябре 1927 года. Но эти 8 человек были „выделенные". Особенного интереса к обществу они не питали и работа не сдвинулась с мертвой точки.

Через некоторое время группа установила связь с центральным советом, получила материалы и начала вербовку в члены Автодора. Для начала надо было „чтобы все население заговорило об Автодоре"; был устроен авто-мото-пробег на 30 *км* и митинг на центральной площади в Коломне. Парад машин, митинг и авто-мотопробег привлекли тысячную толпу. В тот же день в театре металлистов с докладом о „Задачах Автодора в социалистическом строительстве" выступил тов. В. Ф. Дмитриев.

Со стороны предприятий, учреждений и отдельных граждан стали поступать заявления о желании организовать коллективы Автодора и вступить в общество. За 5 месяцев существования нашего уездного отделения мы имеем 21 коллектив Автодора с количеством членов в 700 чел. При отделении созданы 3 секции: автомобильная, дорожная и моторо-водная. Начали работать пятимесячные курсы шоферов-любителей на 100 человек. Курсы дают им необходимую теоретическую и практическую подготовку.

Коломенские автодоровцы с гордостью говорят о своем гараже, об имеющихся там машинах „Бьюик", „Форд", „Уайт" и т. д. Первые две машины приобретены в Москве —„барахло на ходу". С большими трудностями пришлось перевозить эти машины из Москвы в Коломну! Но надо было видеть, с каким энтузиазмом отнеслись автодоровцы к этому новому делу. В гараже можно ежедневно найти 15—20 человек рабочей молодежи. После работы на заводе, едва успев пообедать, они отправляются в гараж, где восстанавливаются приобретенные машины. К 11-й годовщине ремонт одного грузового автомобиля был закончен и автодоровцы выехали на нем на демонстрацию.

Следующая немаловажная задача Автодора — это дорожное строительство. Уотделением намечается ряд практических мероприятий к будущему строительному сезону.

Мы помним слова тт. Куйбышева и Лежавы, на с'езде Автодора, — „А ведь большое дело этот Автодор!" Дело большое и коломенцы в нем не будут последними.

Г—н

АВТОДОР в НИЖНЕМ-НОВГОРОДЕ

ПО инициативе работников губкоммунотдела в июне 1928 года организовалось Нижегородское губернское отделение об-ва „Автодор".

Охват рабочей и крестьянской массы проводился преимущественно через уики и рики. К настоящему времени мы имеем 8 инициативных групп в крупнейших рабочих и промышленных районах Нижегородской губернии, отделения Автодора в Лыскове, Ветлуге, Арзамасе и др. гор., и 22 ячейки при организациях и учреждениях. Рост общества за последнее время происходит, главным образом, за счет вовлечения рабочих.

Сейчас идет работа по проведению лотереи. Создана губкомиссия в составе представителей общественных и союзных организаций. На губернию отпущено 40 тыс. билетов. По коллективам, фабзавместкомам и ячейкам активисты Автодора проводят беседы о лотерее. Спрос на лотерейные билеты большой, но отсутствие на местах необходимых средств тормозит деятельность комиссии. Отпуск билетов в кредит даст возможность полнее распространить их.

Из недочетов в работе Нижегороцского Автодора, следует отметить невозможность налажения в некоторых коллективах практической работы вследствие небольшого количества автомашин, а также формальный подход некоторых учреждений (Госторг, Транспорт) к вступлению в члены Автодора.

В. Рейтер

В АВТОДОРЕ

Отчет редакции „За Рулем" на президиуме Совета Автодора

В заседании президиума Совета Автодора был заслушан информационный доклад редакции журнала „За Рулем".

Тираж журнала достигает сейчас 50 тысяч. Аудитория читателей журнала весьма разнообразна. Журнал близок и понятен различным кругам читателей, от квалифицированных специалистов до крестьян захолустных уголков Союза.

Роль журнала в деле организации новых ячеек и вовлечения трудящихся в Автодор—колоссальна. Журнал проник в самые глухие уголки СССР и им заинтересовались даже в далекой Бухаре, где почти нет автомобилей и где их называют: „шайтан—арба", т.-е. чертова телега.

Успех журнала „За Рулем" в значительной степени обязан своему весьма удачному опыту литературного оформления технического журнала.

Редакция смогла так „подать" статьи крупнейших специалистов, что они сделались доступными пониманию широких читательских масс.

Президиум Совета Автодора признал работу журнала плодотворной, отметил работу зав. редакцией тов. Н. Беляева и выразил благодарность издательству „Огонек" за внимательное отношение к журналу.

Президиум обратил внимание регулирующих органов на необходимость бесперебойного снабжения журнала бумагой и признал недопустимым снижение тиражей автодорожной агитационной и технической литературы в момент, когда правительство принимает все меры к максимальному развитию автомобильного и дорожного дела.

Президиум Совета Автодора признал целесообразным издание специального технического журнала общества. Секции агитации и печати, редакции „За Рулем" и московскому отделению общества предложено выработать условия издания такого журнала, обсудив вопрос о дальнейшем издании журнала „Мотор".

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Москва

В феврале на одном из заседаний президиума Моссовета был рассмотрен вопрос о производстве дорожных машин.

Изготовлением дорожных машин до настоящего времени занимались Онежский завод, Коломенский, ЦУПВОЗ, харьковские и ленинградские заводы.

На ближайшее пятилетие для Московской губернии потребуется 4.600 машин, а для вновь организуемой Московской центральной области — 27 тыс. машин, из них 3 тыс. тракторов. Машины для области должны стоить около 30 млн. рублей и для Московской губернии — 5 млн. рублей.

Машины, применяемые в нашем дорожном хозяйстве могут и должны производиться и на московских заводах, в частности на заводе „Красная Пресня" и машиностроительном заводе.

Казань

Ячейка рабфака организовала автокружок и для него приобрела за 400 руб. подержанную машину.

В кружке работают 60 студентов, занимающихся в 3 смены, каждая по 4 часа в неделю.

Работа проходит оживленно.

Чита

Автодор в последнее время ведет усиленную работу по концентрации всего автотранспорта города в одном гараже. Сейчас с горсоветом ведутся переговоры об организации центрального гаража для всех машин.

Козлов

Работа Автодора в районе пока развертывается слабо. Нет еще ячеек и актива. Членов насчитывается около 100, но работы с ними почти никакой не ведется.

Задача организации ячеек и вовлечения членов в Автодор в районах осуществляется плохо. Ни в одном районе нет даже инициативных групп. В большинстве районов об обществе Автодор не имеют никакого представления.

Тюмень

Окружное отделение Автодора организовало кружок по изучению автомобиля и трактора. Окротделение предоставило курсам трактор, а окрисполком — автомобиль.

В ячейке окружного земуправления из 52 членов на курсы записалось 30 человек.

Благовещенск

Открытая Автодором механическая мастерская в настоящее время обеспечена заказами уже на 15 тыс руб.

Занятия на курсах шоферов в первые дни дают чрезвычайно аккуратную явку всех 250 слушателей. На-днях Автодор открывает на курсах еще одну дополнительную группу на 40 человек. Новая группа уже обеспечена пособиями и преподавательским составом.

Инженерная секция Автодора намечает открытие курсов подготовки дорожных мастеров и полугодовых курсов шоферов-механиков.

НЕОБХОДИМЫЕ ИСПРАВЛЕНИЯ

В статье инж. К. Шарапова „Первый советский автомобиль НАМИ I", (№ 1) на стр. 12 чертеж коробки скоростей помещен в перевернутом виде.

В статье „*Как улучшить грунтовые дороги*" (№ 2) на стр. 21, в девятой строке сверху написано 5 *куб. м* — нужно 750 *куб. м*; в 13 строке написано 1220 руб. — нужно 1200—3.500 р.; в 19 строке следует читать: „на неулучшенных дорогах колея достигла 50 см".

Отв. редактор: *Н. ОСИНСКИЙ*

Зав. редакцией *Н. БЕЛЯЕВ*

Издатель — Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК"

Главлит № А—33.040 Отпеч. в 7-й тип. „Искра Революции" Мосполиграфа. Москва, Арбат, Филипп., 13. З. Т. 656. Тираж 45.000

Цена 25 коп.

СПЕЦИАЛИСТ ТРЕБУЕТ

для доверенного ему автомобиля только первоклассное электрическое оборудование. Только оно дает ему гарантию легкого пуска мотора зимой, безупречного зажигания при любой скорости и сильного света при ночной езде. Этим требованиям соответствуют только изделия высшего качества первоклассной фирмы.

Вот почему он настаивает на оборудовании автомобиля известными своей прочностью и надежностью во всем мире в течение нескольких десятков лет изделиями фирмы БОШ. Они снабжены именем

БОШ И ЗАВОДСКИМ ЗНАКОМ



Акционерное Об-во Роберт БОШ, Берлин-Шарлоттенбург 4, Bismarckstr, 71.
Заводы в Штутгарте и в Фейербахе.

ШВАРЦКОПФ



7,5-тонный каток ТЭНДЕМ, работающий с перегретым паром при укатке асфальтовой дороги

ПАРОВЫЕ И МОТОРНЫЕ ДОРОЖНЫЕ КАТКИ

ОТ 2 ДО 20 ТОНН СЛУЖЕБНОГО ВЕСА

Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff, Berlin № 4

Выписка заграничных товаров может последовать лишь на основ. действующ. правил о монополии внешней торговли

Отдел об'явлений „ЗА РУЛЕМ“ — Москва 6, Страстной бульвар 11
Издание Акц. Изд. О-ва „ОГОНЕК“